



T.C.

ALTINBAŞ ÜNİVERSİTESİ

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Özel Hukuk Anabilim Dalı

**CMR'YE GÖRE TAŞIYICININ GECİKMEDEN
DOĞAN SORUMLULUĞU**

Emine ALTIPARMAK VARAN

Yüksek Lisans Tezi

Danışman

Doç. Dr. İlyas GÖLCÜKLÜ

İstanbul, 2023

CMR'YE GÖRE TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

Emine ALTIPARMAK VARAN

Özel Hukuk Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

ALTINBAŞ ÜNİVERSİTESİ

2023

Emine ALTIPARMAK VARAN tarafından hazırlanmış ve 16 / 04 / 2023 tarihinde sunulmuş
CMR'YE GÖRE TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞU başlıklı tez Özel
Hukuk Anabilim Dalında Yüksek Lisans Tezi olarak **oy birliği** ile kabul edilmiştir.

Doç. Dr. İlyas GÖLCÜKLÜ

Danışman

Tez Savunma Sınavı Jüri Üyeleri:

Doç. Dr. İlyas GÖLCÜKLÜ

Hukuk Fakültesi,

Altınbaş Üniversitesi

Doç. Dr. Murat Can ATAKAN

Hukuk Fakültesi,

Altınbaş Üniversitesi

Doç. Dr. Tayfun ERCAN

Hukuk Fakültesi,

Gaziantep Üniversitesi

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak bütün şartları sağladığımı beyan ederim.

Tezin Lisansüstü Eğitim Enstitüsüne teslim tarihi: __/__/__

Bu tezdeki tüm bilgilerin akademik kurallara ve etik davranışlara uygun olarak edinildiğini ve sunulduğunu beyan ederim. Ayrıca, bu kuralların ve davranışların gerektirdiği şekilde, bu çalışmada, orijinal olmayan tüm materyalleri ve sonuçları tamamen alıntı yaptığımı ve referans gösterdiğimi de beyan ederim.

Emine ALTIPARMAK

İmzası

ÖNSÖZ

Uluslararası karayolu taşıması günümüz itibariyle işlevsellik bakımından çok önemli bir konumda olmak ile birlikte adeta yaşamsal faaliyetlerimizin devam etmesi konusunda katkısı çok büyüktür. Türkiye için ise eşyaların karayolundan uluslararası nakliyatın dış ticaretimizin gelişimi açısından önemlidir. Biz de aşağıdaki çalışmada taşıyıcının, karayolu ile yapılan uluslararası eşya taşımalarını düzenleyen CMR çerçevesinde gecikmeden doğan sorumluluğunu incelemede bulunduk. İş bu çalışmada Türk Ticaret Kanunu kapsamında da taşıma hukukuna ilişkin konumuzu ilgilendiren hükümlerine de yeri geldikçe değinilmiştir.

Yine bu çalışmanın her aşamasında yardımlarını esirgemeyen ve yol gösteren, tez danışmanım, değerli hocam Doç. Dr. İlyas Gölcüklü hocama yürekten teşekkürlerimi sunuyorum.

Yine 6 Şubat 2023 yaşamış olduğumuz depremde hayatını kaybedenlere bu çalışmayı minnetle atfediyorum.

ÖZET

CMR'YE GÖRE TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

ALTIPARMAK Emine

Yüksek Lisans, Özel Hukuk, Altınbaş Üniversitesi

Danışman: Doç. Dr. İlyas GÖLCÜKLÜ

Tarih: 04 / 2023

Sayfa: 123

Bu araştırmanın amacı CMR'ye göre taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun incelenmesidir. Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu, CMR için temel teşkil eden konulardan birini oluşturmaktadır. CMR'ye göre gecikme durumunda taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için, tarafların mutlak olarak taşıma süresini kararlaştırmaları gerekmemektedir. Nitekim eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı şekilde ve güvenli olarak teslim edilmesi önemli olduğu kadar, belirlenen süre içinde teslim edilmesi de önemlidir. Bu kapsamda gecikmeden doğan sorumluluğun söz konusu olabilmesi için ilk olarak taşımanın, tarafların uzlaştıkları süreyi aşması, bir süre üstünde uzlaşma yok ise taşıma ediminin basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul sürede gerçekleştirilmemesi gerekmektedir. Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu, CMR kapsamında hasar ve ziyadan doğan sorumluluğundan ayrı bir sorumluluk sebebi olarak düzenlenmiştir. Bu kapsamda CMR kapsamında eşyanın zıya ve hasar durumunda doğrudan eşyaya gelen zararlar tazmin edilebilirken, gecikmeden doğan zarar durumunda ise hak sahibinin uğradığı dolaylı maddi zararlar tazmin edilebilmektedir. Bu duruma ek olarak taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğun geçerli olabilmesi için, hak sahibinin bu gecikmeden dolayı zararlı olduğunu ispatlaması gerekmektedir.

Anahtar Kelimeler: CMR, Taşıyıcı, Gecikme, Sorumluluk, Karayolu Taşımacılığı.

ABSTRACT

DELAY LIABILITY OF THE CARRIER ACCORDING TO CMR

ALTIPARMAK Emine

M.A, Private Law, Altınbaş University,

Supervisor: Asst. Prof. İlyas GÖLCÜKLÜ

Date: April / 2023

Pages: 123

The purpose of this research is to examine the carrier's liability for delay according to CMR. The carrier's liability for delay is one of the fundamental issues for CMR. According to the CMR, the parties do not necessarily have to agree on the duration of the carriage so that the carrier can be held responsible in case of delay. As a matter of fact, it is important that the goods are delivered safely and as they were received by the carrier, as well as that they are delivered within the specified time. In this context, in order for liability arising from delay to be in question, first of all, the transportation must exceed the agreed period of the parties, and if there is no agreement over a period of time, the act of transportation must not be carried out within the reasonable time expected from a prudent carrier. The liability of the carrier arising from delay is regulated as a separate liability reason under the CMR from the liability arising from damage and loss. In this context, within the scope of CMR, direct damages to the goods can be compensated in case of loss and damage to the goods, while indirect material damages incurred by the right holder can be compensated in case of damage caused by delay. In addition to this situation, in order for the carrier's liability arising from delay to be valid, the right holder must prove that he is harmful due to this delay.

Keywords: CMR, Carrier, Delay, Liability, Land Transportation.

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖZET	vi
ABSTRACT	vii
KISALTMALAR.....	xi
1. GİRİŞ.....	1
2. CMR'YE GENEL BİR BAKIŞ: HÜKÜMLERİNİN NİTELİĞİ VE UYGULANMA ŞARTLARI	6
2.1 CMR'YE DAİR GENEL ESASLAR	6
2.2 TÜRK HUKUKU UYARINCA CMR	8
2.3 CMR HÜKÜMLERİNİN NİTELİĞİ	11
2.4 CMR'NİN UYGULANMA ŞARTLARI	15
2.4.1 Genel Olarak.....	15
2.4.2 Taşıma Sözleşmesinin Varlığı	16
2.4.3 Taşıma İşleminin Belirli Bir Ücret Karşılığı Gerçekleştirilmesi.....	21
2.4.4 Taşıma İşleminin Kara Yolunda Gerçekleştirilmesi	24
2.4.5 Taşıma İşleminin Belirli Tür Taşıtlar ile Gerçekleştirilmesi.....	27
2.4.6 Sözleşmeyi Oluşturan Konunun Eşya Taşıma İşlemi Olması	30
2.4.6.1 Posta taşıma işlemleri	35
2.4.6.2 Cenaze taşıma işlemleri	36
2.4.6.3 Ev eşyası taşıma işlemleri.....	37
2.4.7 Sözleşme Uyarınca Eşyanın Teslim Alınacağı Konum ile Teslim Edileceği Konumun İki Ayrı Devletin Sınırları Dahilinde Yer Alması ve Bu Devletlerden En Az Birinin CMR'ye Taraf Devlet Olması.....	38
3. CMR'DE ÖNGÖRÜLEN TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞU: HUKUKSAL NİTELİĞİ, ŞARTLARI VE KAPSAMI	42
3.1 TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ.....	42
3.1.1 Genel Olarak	42
3.1.2 CMR Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğu	43
3.2. TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI .	46
3.2.1 Genel Olarak	46

3.2.2 Taşıma İşleminin Gerçekleştirilmesi Durumu.....	47
3.2.2.1 Eşyanın teslim alınması	47
3.2.2.2 Eşyanın teslim edilmesi	49
3.2.3 Taşıma Süresinin Aşılma Durumu	51
3.2.3.1 Genel olarak.....	51
3.2.3.2 Taşıma süresinin sözleşme doğrultusunda belirli olması durumunda	53
3.2.3.3 Taşıma süresinin sözleşme doğrultusunda belirli olmaması durumunda	54
3.2.3.4 Taşıma süresinin başlangıcı.....	57
3.2.3.5 Taşıma süresinin sonlanması	58
3.3 ZARARIN GERÇEKLEŞMESİ	62
3.3.1 Genel Olarak.....	62
3.3.2 Gecikme Kaynaklı Gerçekleşen Zarar.....	64
3.3.3 Gecikme Kaynaklı Zararın Ziya ve Hasarın Beraber Gerçekleşme Durumu	66
3.4 TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNUN KAPSAMI....	68
3.4.1 Gecikme Durumunda Taşıyıcının Sınırlı Sorumluluğu	69
3.4.1.1 Gecikme durumunda taşıyıcının sorumlu olduğu miktar	70
3.4.1.2 Gecikme durumunda taşıyıcıya uygulanacak olan faiz	72
3.4.2 Gecikme Durumunda Sorumluluk Sınırının Genişleme Hali.....	74
3.4.2.1 Eşyanın tesliminde özel menfaat beyanı	75
3.4.2.2.Taşıyıcı ya da yardımcıların kasıtlı veya kasta eşdeğer nitelikteki kusuru	78
4. TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUKTAN KURTULMA SEBEPLERİ VE TAZMİNAT DAVASI.....	80
4.1 TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUKTAN KURTULMA SEBEPLERİ	80
4.2 TAŞIYICININ KAÇINAMAYACAĞI VE SONUÇLARINI ÖNLEYEMEYECEĞİ OLAY	81
4.3 DAVACININ KUSURU	86
4.4 DAVACININ TALİMATI	88
4.5 EŞYANIN KENDİ KUSURU	90
4.6 GECİKMEDEN DOĞAN SEBEPLER NEDENİYLE TAŞIYICIYA KARŞI DAVA HAKKININ KULLANILMASI.....	92
4.7 DAVAYI OLUŞTURAN TARAFLAR	93

4.7.1 Davacı.....	93
4.7.2 Davalı	94
4.8 DAVANIN GÖRÜLME KOŞULLARI	95
4.8.1 Gecikmenin Süresi Dahilinde İhbar Edilme Koşulu.....	95
4.8.2 Dava Hakkının Zamanaşımına Uğramaması Koşulu.....	97
4.9 DAVANIN GÖRÜLME YERİ.....	99
5. SONUÇ	101
REFERANSLAR	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.



KISALTMALAR

A.g.e.	: Adı Geçen Eser
Bkz.	: Bakınız
BM	: Birleşmiş Milletler
C.	: Cilt
CIM	: Eşyanın Demiryolu ile Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme
CMR	: Convention Relative Au Contrat De Transport International Marchendises Par Route
E.	: Esas Numarası
HD.	: Hukuk Dairesi
HGK	: Hukuk Genel Kurulu
ICC	: Milletlerarası Ticaret Odası
IRU	: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği
K.	: Karar Numarası
OCTIC	: Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı Merkez Ofisi
PHK	: Posta Hizmetleri Kanunu
Prg.	: Paragraf
PTT	: Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü
RG	: Resmi Gazete
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
T.	: Tarih
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti

TFM : Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi

TTK : Türk Ticaret Kanunu

UIC : Uluslararası Demiryolu Birliği

UNECE : Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu

UNECE : Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu

UNIDROIT : Özel Hukukun Yeknesaklaştırılmasına İlişkin Uluslararası Enstitü

Vd. : Ve Devamı

Vs. : Ve Saire

Yy : Yüzyıl

1. GİRİŞ

Taşımacılık edimi, bireylerin sosyo-ekonomik yaşamında oldukça önemli bir yere sahiptir¹. Antik dönemlerden günümüze dek olan süreç içinde taşıma, şekillenerek gelişim göstermiştir². Bu durumdan dolayı taşımacılık farklı kategoriler kapsamında sınıflandırılabilir de, temel olarak yapılan sınıflandırma taşımacılığın yapıldığı ortama göre gerçekleştirir. Bu kapsamda taşımacılık; kara yolu, deniz yolu, demir yolu, hava yolu ve iç su taşımacılık şeklinde sınıflandırılabilir³. Söz konusu sınıflandırma, taşımacılık ediminin yolcu veya eşya taşımaya dair olma durumuna göre başka bir şekilde yapılabilir ve bu şekilde taşımanın yapıldığı ortamın yanı sıra taşımacılık ediminin içeriğine göre de farklı yerlerde, farklı tür taşıtlar ile yolcu ve eşya taşımacılığından bahsedilebilmektedir⁴.

Günümüzde uluslararası ticaretin artması ile kara yolu eşya taşımacılığı önem arz eden bir konuma gelmiştir. Devletlerdeki uluslararası kara yolu taşıma hukukuna dair farklı düzenlemelerin varlığı, kara yolu ile uluslararası taşımacılık işlemlerine taraf olanlar için bazı sorun ve belirsizliklerin de oluşmasına neden olmaktadır⁵. Bu kapsamda kara yolu ile uluslararası eşya taşımacılığına yönelik yeknesak kuralların olmaması, her devletin kendine has kurallarının bulunması ve bu durumun taşımacılığa taraf olanlar açısından belirsizlikler oluşturması, ortak bir hukuksal düzenleme yapılmasına olan gereksinimi de artırmıştır. Bu gelişmeler kapsamında 1956 tarihinde Birleşmiş Milletler (“BM”) bünyesinde “Eşyaların

¹ ARKAN, Sabih: **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1982, syf. 1.

² ÖZDEMİR, Turgay: **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu)**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2006, syf. 4; ŞAHAN, Duygu: “Türkiye’de Taşımacılığın Çevresel Sürdürülebilirlik Çerçevesinde Analizi”, **Politik Ekonomik Kuram**, C. 1, S. 2, 2017, syf. 1.

³ ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 1; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 4; KARA, Hacı: “Yargıtay Kararlarına Göre CMR Sözleşmesinin Uygulanma Esasları ve Eşyanın Taşınmasında Hasar, Ziya ve Gecikmeden Doğan Sorumluluk”, **REGESTA**, C. 6, S. 1, 2021, syf. 77.

⁴ ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 1-2; ADIGÜZEL, Burak: **Taşıma Hukuku Deniz Ticareti Hariç**, Genişletilmiş ve Güncellenmiş 3. Baskı, Ankara: Adalet Yayınevi, 2020, syf. 2.

⁵ 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 Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, İzmir, 2006, syf. 1; BONNET, Jean-Claude, “CMR-International Convention of Geneva relating to the Contract for the International carriage of goods by Road 19 May 1956”, **Uniform Law Review**, C. 21, S. 4, 2016, syf. 418.

Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR)⁶ imzalanmış ve söz konusu sözleşme 2 Temmuz 1961 tarihinde yürürlüğe girmiştir⁷.

CMR, bir eşyanın kara yolu ile uluslararası taşınmasında göreceği zıya, kayıp, hasar ve gecikmelerde gönderen, taşıyıcı ve alıcı arasındaki sorumlulukları ve yükümlülükleri belirleyen çok uluslu bir antlaşma olarak karşımıza çıkmaktadır. Günümüzde CMR, taraf olan devletlerin uluslararası kara yolu taşımacılık işlemleri için önemli bir konumdadır.

CMR kapsamında düzenlenen hususlara bakıldığında genel olarak CMR'nin uygulama alanı, taşıyıcı tarafın sorumlu olduğu kişiler, taşıma sözleşmesinin akdedilmesi ve uygulanması, taşıyıcının sorumluluğu, taşıyıcılar tarafından ortak yapılan taşımalarla ilişkili hükümler, istem ve davalar, sözleşmeye aykırı koşulların hükümsüzlüğü durumlarının yer aldığı görülmektedir⁸. Bu kapsamda CMR, uluslararası kara yolu taşımacılığında söz konusu hususların yeknesak bir kurallar sistemi ile düzenlenmesini sağlamaktadır. Bununla birlikte CMR'nin uluslararası kara yolu taşımacılığını bütün yönlerde ve nihai bir şekilde düzenlediğini söylemek doğru olmayacaktır.

CMR kapsamında taşıyıcının sahip olduğu sorumluluk, eşyayı teslim almakla başlamakta ve gönderilene teslimi ile son bulmaktadır⁹. Taşıyıcı, gönderen taraf ile aralarında akdedilen eşya taşıma sözleşmesi ile sözleşmeye konu olan eşyanın, kendi koruması altında başlangıç noktasından varış noktasına kadar taşınma işini üstlenen taraftır. Taşıma işinin niteliği uyarınca sözleşmeye konu eşya, taşıyıcının muhafaza ve gözetimine bırakılmaktadır. Her ne kadar taşıma sözleşmesinin temelini eşyanın taşınma işi teşkil etmekle birlikte, eşyanın belirlenen taşıma süresi içinde muhafazasına yönelik yükümü de söz konusu sözleşmenin

⁶ Konvansiyonun İngilizce ismi "Convention on the Contract For The International Carriage of Goods by Road", Fransızca ismi ise "Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route" tur. CMR kısaltması, söz konusu antlaşmanın Fransızca isminden türetilmiştir.

⁷ 19.05.1956 tarihinde Avusturya, Fransa, Lüksemburg, Polonya, İsveç, İsviçre, Belçika, Federal Almanya, Yugoslavya, Hollanda'nın imza koymasıyla kabul edilen CMR, Avusturya, Fransa, İtalya, Hollanda ve Yugoslavya'nın onay belgelerini teslimiyle 02.07.1961 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye'nin CMR'ye taraf olması için 31.10.1995 tarihinde gerçekleşmiştir.

⁸ AYDIN, Alihan: **CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, 2. Bası, İstanbul: Arıkan, 2006, syf. 24; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 30.

⁹ ÇİFTÇİ, Tuğba: **CMR Sigortasında Himaye**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, Erzurum, 2009, syf. 1; CLARKE, Malcolm A.: **International Carriage of Goods By Road: CMR**, 6th Edition, Oxon: Informa Law from Routledge, 2014, syf. 4; DENİZ, İnci: **Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları**, İstanbul: Filiz Kitabevi, 1982, syf. 66.

belirleyici ve ayırt edici özellikleri kapsamındadır¹⁰. Bu kapsamda taşıyıcı, eşyayı anlaşılan koşullarda bir yerden başka bir yere taşımakla birlikte, muhafazası altında olan eşyanın her nevi tehlikeye karşı korunmasına da ayrıca itina edecektir. Taşıyıcının sahip olduğu bu yükümlülükten dolayı, aynı zamanda eşyanın bozulması, ziya ve hasara uğraması, çalınması gibi durumlardan sorumlu tutulmaktadır. Bu durumlara ek olarak taşıyıcı, aynı zamanda belirlenen taşıma süresinin aşılması kaynaklı gecikmeden doğan zararlardan da sorumludur¹¹.

CMR'ye göre kara yolu ile uluslararası eşya taşımacılığı kapsamında taşınan eşyanın belirlenen süre içinde teslim edilmesi öngörülmektedir. Aksi durum ise hukuki menfaat ihlali olarak değerlendirmektedir. CMR kapsamında bulunan taşıma sözleşmelerinde kural olarak, taşıyıcının bir eşyayı taşımak için teslim almasından gönderilen tarafa teslim etmesine dek geçen sürenin belirlenen taşıma süresinden uzun olması, başka bir deyişle eşyanın belirlenen taşıma süresinden daha uzun bir sürede gönderilene teslimi durumunda gecikmenin varlığından söz edilebilmektedir.

Nitekim CMR'nin 19. maddesine göre *“Yük kararlaştırılan zaman limiti içinde teslim edilmemiş ise veya kararlaştırılmış zaman limiti olmadığı hallerde, taşımanın normal süresi ve özellikle parçalı yüklerde tüm yükü bir araya getirmek için gerekli zaman, gayretli bir taşımacıya gerekli zamanı geçiyorsa teslimde gecikme var demektir.”* Bu kapsamda taşıma işleminin belirlenen sürede yapılması, taşıyıcı açısından önemli bir sözleşmesel yükümlülük olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu yükümlülüğü ihlal edici davranışlar ise taşıyıcıyı, eşya üzerinde hak sahibi tarafa karşı da sorumlu hale getirecektir. Bu kapsamda bu araştırmada, CMR'ye göre taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu incelenecektir.

CMR'ye göre taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun inceleneceği bu araştırmanın amacı, CMR kapsamında taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun genel hatlarıyla

¹⁰ ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 46-47; ERDEM, Ercan: **CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Karayolu Taşıma Hukuku**, 1. Baskı, Ankara, Bilge, 2013, syf. 222.

¹¹ KAYA, Arslan, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan, İstanbul: İ.Ü. Hukuk Fakültesi Yayını, 1998b, s. 239; FERRER, José Capel, “The Cmr Convention-A Pillar of International Carriage of Goods by Road”, **Uniform Law Review**, C. 11, S. 3, 2006, syf. 517.

ortaya konulması ve CMR kapsamında gecikmeden doğan sorumlulukların taşıyıcıya ve taşıtana verdiği yükümlülüklerin ortaya konulmasıdır.

Doktrin incelendiğinde genel olarak CMR'ye göre taşıyıcının zıya ve/veya hasardan doğan sorumluluğu üzerinde durulduğu görülmektedir. Bununla birlikte CMR'ye göre taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu üzerine yeterli düzeyde araştırmanın, özellikle yerel doktrinde pek fazla olmadığı görülmektedir. CMR kapsamında taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğundan söz edebilmek için, taraflarca belirlenen taşıma süresinin aşılması ve söz konusu durumdan dolayı hak sahibinin bir zarara uğraması gerekmektedir. Burada önem arz eden husus, eşyanın gecikme olsa da gönderilen tarafa teslim edilmesi gerektiğidir. Eşyanın hiçbir şekilde teslim edilmemesi ise eşyanın zayı olmasına neden olacak ve bu kapsamda zayıat kaynaklı sorumluluk söz konusu olacaktır. Bu kapsamda değerlendirildiğinde bu araştırma, salt taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun detaylı olarak incelenmesi sebebiyle özgün bir araştırma olmayı amaçlamaktadır.

Bu araştırmada CMR için “konvansiyon” ve “sözleşme” olmak üzere iki kavram kullanılacaktır. Bu kapsamda bu araştırmada aksi belirtilmedikçe ve önüne bir ek eklenmemesi durumunda (taşıma sözleşmesi gibi) konvansiyon ve sözleşme kavramları CMR'yi tanımlamaktadır.

Bu bilgiler kapsamında bu araştırma dört temel bölümden oluşacaktır. İlk Bölüm'de CMR genel olarak incelenecek olup, CMR hükümlerinin niteliği ve uygulama şartları araştırılacaktır. Bu kapsamda CMR genel olarak incelenecek, Türk hukuku uyarınca CMR değerlendirilecek, CMR hükümlerinin niteliği ve CMR'nin uygulanma şartları irdelenecektir. İkinci Bölümde CMR'de öngörülen taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun hukuksal niteliği, şartları ve kapsamı incelenecektir. Bu kapsamda CMR kapsamında taşıyıcının sorumluluğunun hukuksal niteliği araştırılacak, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun şartları incelenecek, zararın gerçekleşmesi ve taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun kapsamı değerlendirilecektir. Üçüncü Bölümde taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulma sebepleri incelenecektir. Bu kapsamda taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulma sebepleri olarak taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olay, talep hakkına sahip tarafın kusuru, talep hakkına sahip tarafın talimatı, eşyanın kendi kusuru, mücbir sebep durumları incelenecektir. Dördüncü Bölümde gecikmeden doğan sebepler nedeniyle taşıyıcıya karşı

dava hakkının kullanılması irdelenecektir. Bu kapsamda bu bölümde davayı oluşturan taraflar incelenecek, davranın görölme koşulları ve yeri değerdendirilecektir.



2. CMR'YE GENEL BİR BAKIŞ: HÜKÜMLERİNİN NİTELİĞİ VE UYGULANMA ŞARTLARI

2.1 CMR'YE DAİR GENEL ESASLAR

Küresel ticaretin gelişimiyle beraber uluslararası taşımacılık da önem kazanmıştır. II. Dünya Savaşı sonrası kara yoluyla uluslararası eşya taşımacılığında yaşanan büyüme sonucu artan çeşitli sorunlar¹², bu sorunların bertaraf edilmesine yönelik uluslararası nitelikte bir düzenlemenin de gerçekleştirilmesini zaruri hale getirmiştir. Nitekim kara yoluyla eşya taşımacılığında ortaya çıkan çeşitli niteliklerdeki uyuşmazlıklarda hangi devlet hukukunun geçerli olacağı, mevcut eksikliklerin giderilmesine yönelik zaruriyet ve tekdüze bir hukuk sistemine olan gereksinim gibi sebeplerden dolayı uluslararası kara yolu eşya taşımacılığında bir düzenleme gereksinimi belirmiştir.

Esasen her ne kadar 19. yy. sonu ve 20. yy.'ın başında uluslararası kara yolu eşya taşımacılığı gelişim gösterse de; kara yolu eşya taşımacılığında uluslararası bir antlaşmanın düzenlenmesi II. Dünya Savaşı sonrası kurulan Birleşmiş Milletler (BM) tarafından oluşturulan küresel güven ortamının da etkisi doğrultusunda, iktisadi ilişkilerin yeniden canlanması doğrultusunda imkan bulmuştur¹³. Bu bakımdan uluslararası kara yolu eşya taşımacılığında tekdüze kaidelerin hazırlanmasına yönelik çalışmalara başlanmıştır.

Tüm bu durumların bir gereksinimi olarak ortaya çıkan CMR¹⁴, “Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (“UNECE”)” tarafından düzenlenerek 19.05.1956 tarihinde imzaya açılmıştır¹⁵. *“Sözleşmenin tarafları eşyanın kara yolundan uluslararası alanda taşınmasına ilişkin hükümlerin, özellikle bu tür taşımalarda kullanılan belgeler ve taşıyıcının*

¹² HILL, Donald James/MESSENT, Andrew: **CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road**, London: Routledge, 1984, syf. XXXV.

¹³ KAYA, Arslan: **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, Prof. Dr Oğuz İmregün'e Armağan, İstanbul: İ.Ü. Hukuk Fakültesi Yayını, 1998a, syf. 311-312; KARAN, Hakan: “Yargıtay’ın CMR’nin 27/1. Maddesinde Öngörülen Faiz ile İlgili Yaklaşımının Eleştirisi”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XVIII** içinde, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2001, syf. 112-113; AKINCI, Ziya: **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, Ankara: Seçkin Kitabevi, 1999.

¹⁴ CMR kısaltması, söz konusu antlaşmanın Fransızca ismi olan “Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route” tan türetilmiştir.

¹⁵ ARKAN, Sabih: “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, **Batider**, C. X, S. 2, 1979, syf. 400.

*sorumluluğu bakımından tek tip haline getirilmesinin yararlı olacağı düşüncesiyle,... anlaşılmıştır*¹⁶ 10 Avrupalı devlet ¹⁷ tarafından imzalanmış ve ilgili antlaşmanın 43/f.1 sayılı maddesinde öngörüldüğü üzere 02.07.1961 tarihinde yürürlüğe girmiştir¹⁸. Böylelikle uluslararası kara yolu eşya taşımacılığında tekdüze kurallar getirilmiştir¹⁹. Halihazırda 58 devlet, onaylama, katılma ya da halefiyet ile CMR'ye taraf devlet konumundadır²⁰.

CMR kapsamında CMR'nin uygulama alanı, taşıyıcının sorumlu olduğu kişiler, taşıma sözleşmesinin akdedilme ve uygulanması, taşıyıcının sorumluluğu, istem ve davalar, taşıyıcılar tarafından ortaklaşa bir şekilde gerçekleştirilen taşımalara dair hükümler ve sözleşmeye aykırı şartların hükümsüzlüğü konuları bulunmaktadır²¹. CMR'de bilhassa taşıma senedi ve taşıyıcının sorumluluğu konularına yönelik hükümler bulunmaktadır.

CMR, UNECE'ye bağlı İç Taşıma Komitesi tarafından oluşturulan Çalışma Grubu tarafından 1955 yılında 11 devlet temsilcisi, “Özel Hukukun Yeknesaklaştırılmasına ilişkin Uluslararası Enstitü (“UNIDROIT”)”, “Milletlerarası Ticaret Odası (“ICC”) ve “Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (“IRU”) komitelerinin gözlemcileri, 1956 yılında “Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı Merkez Ofisi (“OCTIC”)” ve “Uluslararası Demiryolu Birliği (“UIC”)” gözlemcilerinin de katılımıyla karşılıklı müzakereler doğrultusunda hazırlanmıştır. Müzakereler doğrultusunda hazırlanan CMR'nin temelini UNIDROIT ve Eşyanın Demiryolu ile Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme (“CIM”) teşkil etmektedir. Bu kapsamda CMR'ye dair yorum farklılıklarının oluşması durumunda CIM ve UNIDROIT tarafından yapılan hazırlık çalışmalarının öncelikle dikkate alınması

¹⁶ ERDOĞAN, Mustafa: **CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu**, Yayımlanmamış Doktora Tezi, T.C. İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, İstanbul, 2019, syf. 5.

¹⁷ Söz konusu devletler Avusturya, Fransa, Lüksemburg, Polonya, İsveç, İsviçre, Belçika, Federal Almanya, Yugoslavya, Hollanda'dır.

¹⁸ ARKAN, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, syf. 400.

¹⁹ AKINCI, a.g.e., syf. 21; 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 Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, İzmir, 2009, syf. 4.

²⁰ UNITED NATIONS. Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-a&chapter=11&clang=_en (Erişim: 15.03.2023).

²¹ AYDIN, a.g.e., syf. 24; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 30.

gerekmektedir. Bu hususta CIM'in öncelikli kaynak teşkil etmesinin temel sebebi, karayolu ve demiryolu taşımacılığının birbirleriyle rekabet halinde olması ve sorumluluk durumlarının birbirine benzer olması kaynaklı olarak, ileride oluşabilecek farklı türdeki taşımacılıkların teşkil edeceği karma bir taşımacılık durumunda oluşacak farklılıkların engellenmesidir²². Esas itibarıyla bu belgelere ek olarak ve temelde karayolu taşımacılığına dair konvansiyonun taslağının oluşturulmasında demiryolu taşımacılığına dair konvansiyonunun da dikkate alınmasındaki amaç, mevcut demiryolu konvansiyonundaki eksikliklerin dikkate alınarak tek bir konvansiyon çatısı altındaki taraf devletlerin, farklı taşımacılık metodların dikkate alındığı ve uluslararası karma bir taşımacılık işlemlerini kapsayan yeknesak bir düzenlemenin oluşturulmasıdır. Bununla birlikte UNIDROIT'in de CMR çalışmasında rol sahibi olması, CMR'nin yeknesaklığı hususunda önemli bir delil niteliğindedir.

2.2 TÜRK HUKUKU UYARINCA CMR

Uluslararası bir antlaşmanın bir devlet için bağlayıcı olabilmesi, ilk önce o devletin söz konusu antlaşmayı imzalaması ve anayasasında belirlenen bağlayıcılık durumu için gereken işlemlerin devletin yetkili makamlarınca yapılmasıyla mümkündür²³. Türk hukuku bakımından değerlendirildiğinde, bir antlaşmanın bağlayıcılık edinmesi için, söz konusu antlaşmanın bir kanunla uygun bulunması gerekmektedir²⁴.

Türkiye Cumhuriyeti, 7 Aralık 1993 tarih ve 21788 sayılı Resmi Gazete kapsamında yayımlanan 3939 sayılı Kanun ile CMR Konvansiyonu ve eki protokollere dahil olmayı kabul etmiş; CMR'nin 42. ve devamı maddeleri kapsamında CMR'nin fiilen resmi uygulamaya konulması için kabul edilen metin BM sekreterliğine tevdi edilmiş ve 4 Kasım 1995 tarih ve 22161 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak Türkiye'de yürürlüğe girmiştir²⁵.

²² LOEWE, Roland: "Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)," **European Transport Law**, C. 11, 1976, syf. 311, 312, 313; CLARKE, syf. 4; ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 43.

²³ SUR, Melda: **Uluslararası Hukukun Esasları**, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, 2000, syf. 26.

²⁴ T.C. Anayasası, md. 90/1.

²⁵ KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 311; Türkiye Cumhuriyeti, CMR Konvansiyonunun 48. maddesi kapsamında tanınan olanaktan yararlanarak onay sırasında CMR Konvansiyonunun 47. maddesine ihtiyari kayıt koymuştur. Detaylı bilgi için bkz. 21.06.1995 tarih ve 1995/7056 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı.

Bu kapsamda CMR, T.C. Anayasası'nın 90. maddesi kapsamında "kanun niteliği" atfedilmiş²⁶ ve böylelikle uluslararası kara yolu eşya taşımacılığına dair CMR Konvansiyonu ve bu konvansiyonu tadil eden 5 Temmuz 1978 tarihli Protokol tamamen uygulama alanı elde etmiştir²⁷. Kanaatimizce bu durum CMR'nin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren iç hukuk düzenlemesi statüsündeki bir uluslararası antlaşma haline gelerek, söz konusu yürürlük tarihinden itibaren oluşacak ve kapsamındaki uyuşmazlıklarda uygulama alanı elde edildiğini göstermektedir.

Türk hukukunda kara yolu eşya taşımacılığını düzenleyen başta Türk Ticaret Kanunu²⁸ ("TTK") olmak üzere çeşitli kanuni düzenlemeler mevcut durumdadır. CMR kapsamında değerlendirildiğinde ise CMR'nin uluslararası kara yolu taşımacılığı etkinliklerine uygulanacak hükümleri düzenleyen uluslararası bir antlaşma olması bakımından Türk kanunlarından farklılaşmaktadır. Türkiye'nin taraf bir devlet olması ardından CMR; artık kapsamına giren uyuşmazlık durumlarında, salt kara yolu ile uluslararası eşya taşımacılığı gibi *lex specialis* bir konuya düzenleme getirmesi bakımından öncelikli uygulama alanına sahiptir²⁹.

CMR Konvansiyonunun hem Anayasanın 90. maddesi gereği Anayasaya aykırılık teşkil ettiği dahi iddia edilemeyen ayrıcalıklı bir kanun hükmü durumunda olması hem de CMR'nin 1. maddesinde yer alan biçimde uygulama kapsamında bulunan taşımaları sınırlandırarak salt belirli uluslararası taşımalar açısından uygulanabilir olmasından dolayı CMR'nin 1. maddesi kapsamında gerçekleşen bir uyuşmazlıkta CMR hükümleri, herhangi

²⁶ AYDIN, a.g.e., syf. 1; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 5; T.C. Anayasasının uluslararası antlaşmaları bir kanun hükmünde değerlendirmesiyle, usulüne uygun olacak bir şekilde bir yürütme organı tarafından onaylanan antlaşmanın Türk hukuk sisteminde yer aldığı, olası uyuşmazlıklarda uluslararası antlaşmaların Türk kanunları gibi uygulanması zorunluluğunun vurgulanması amaçlanmaktadır. Söz konusu hükmün dışa dönük tarafı ise, Türkiye Cumhuriyeti devletinin uluslararası güvenilirliğini devam ettirmesine yönelik düşüncedir. Maddenin devamında, usulüne uygun olarak yürürlüğe giren antlaşmalara dair Anayasaya aykırılık iddiası kapsamında Anayasa Mahkemesine başvurulamayacağı belirtilmiş ve uluslararası antlaşmalar, Türk kanunlarından daha üst bir konuma yerleştirilmiştir. Konuyla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. ÖZBUDUN, Ergun: **Türk Anayasa Hukuku**, Ankara: Yetkin Yayınları, 2000, syf. 207-209; İZGİ, Ömer/GÖREN, Zafer: **Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının Yorumu Cilt: II**, Ankara: TBMM Basımevi, 2002, syf. 847-870.

²⁷ GENÇTÜRK, Muharrem: **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2006, syf. 2; ERİŞ, Gönen: **Açıklamalı-İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, Ankara: Seçkin Yayınları, 1996, syf. 17.

²⁸ RG 27846 sayı ve 14/2/2011 tarih.

²⁹ KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 328; ÇİM, a.g.e., syf. 6.

başka bir gerekçe ya da yollamaya gerek kalmadan Türk hukuku kapsamında uygulama alanı bulacaktır³⁰. Nitekim T.C. Anayasasının 90/5. maddesine göre “*usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası antlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamayacağı*” hükmedilmiştir³¹. Bu kapsamda yükleme veya boşaltma yerinin Türkiye sınırları içinde gerçekleşen taşımacılık işlemlerinde CMR uygulama alanı bulmaktadır. Başka bir deyişle, CMR hükümleri bir iç hukuk halini almıştır ve Türk kanunların ile eşdeğer hükmündedir.

NBu karara dair Yargıtay da benzer yönde hükmederek, CMR’nin “usulüne uygun olarak yürürlüğe konulması”ndan ötürü “kanun hükmünde” geçerli olduğu ve CMR’nin 1. maddesi dahilinde belirtilen uygulama alanı içindeki her taşıma sözleşmesinde uygulanabilir olduğu³²; CMR ile TTK birlikte değerlendirildiğinde ikisi arasında çatışan hükümlerin bulunması durumunda, uluslararası taşımacılıkta sonradan yürürlüğe giren ve bir iç hukuk kuralı olan CMR’nin öncelikli uygulanması gerektiği görüşündedir³³.

Kanun ihtilafı kapsamında CMR’nin, kara yolu eşya taşımacılığına dair maddi hukuk kurallarını kapsayan bir sözleşme olması bakımından, burada kanunlar ihtilafı kurallarına bazı özel hususlar dışında yer verilmediği görülmektedir³⁴. Bu kapsamda değerlendirildiğinde uluslararası eşya taşımacılığı ilişkisi kaynaklı bir uyuşmazlığın CMR’nin kapsamına girdiği belirlenmesi durumunda CMR, Türk hukukunun bir parçası kapsamında uygulanacaktır. Bununla birlikte CMR’nin kara yolunda uluslararası eşya

³⁰ ÇİM, a.g.e., syf. 6-7; LALE, Muktedir: “CMR Konvansiyonu’nun Uygulama Alanı”, **Terazi Hukuk Dergisi**, C. 5, S. 51, 2010, syf. 63-64.

³¹ T.C. Anayasası, md. 90/5.

³² Konuyla ilgili Yargıtay kararları için bkz. Yargıtay 11. HD., E. 2005/13676, K. 2007/521, T. 22.1.2007; Yargıtay 11. HD., E. 2007/2054, K. 2008/4389, T. 01.04.2008; Yargıtay 11. HD., E. 2001/8877, K. 2002/890, T. 5.2.2002.

³³ Yargıtay 11. HD., E. 2005/13676, K. 2007/521, T. 22.1.2007; Yargıtay 11. HD., E. 2007/2054, K. 2008/4389, T. 01.04.2008; Yargıtay 11. HD., E. 2007/3754, K. 2008/5313, T. 29.04.2008; Yargıtay 11. HD., E. 2008/4567, K. 2008/5698, T. 23.07.2008; Yargıtay 11. HD., E. 2005/14540, K. 2007/2014, T. 18.04.2007; Yargıtay 11. HD., 2006/2980, K. 2007/5842, T. 26.04.2007; Yargıtay 11. HD., E. 2004/4473, K. 2005/1154, T. 14.02.2005; Yargıtay 11. HD., 18.05.2005, E. 2004/8606, K. 2005/5292; Yargıtay 11. HD., 06.10.2005, E. 2004/11251, K. 2005/9340; Yargıtay 11. HD., 04.06.2007, E. 2006/6046, K. 2007/8539.

³⁴ CMR’nin 29. maddesine dair olayda taşıyıcının hareketinin kasıt ya da ağır kusurlu olup olmayacağının değerlendirilmesi, CMR’nin 16/5. maddesinde taşıyıcının eşyayı satış usulü, CMR’nin 32. maddesine dair zamanasımı süresinin uzatımı, CMR’nin 5/1. maddesindeki taşıma senedindeki imzaların geçerliliği hususunda CMR’de açık bir şekilde bağlama kuralları konulmuş ve bu hususların hangi hukuk kapsamında değerlendirileceği belirtilmiştir. Konuyla ilgili detaylı bilgi için bkz. AKINCI, Ziya: **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, Ankara: Seçkin Yayınevi, 1999, syf. 32; AYDIN, a.g.e., syf. 25.

taşıması hususunda ortaya çıkabilecek bütün sorunları içeren bir sözleşme olmaması dolayısıyla kimi hallerde direkt olarak ulusal hukuka da atıflarda bulunmaktadır³⁵.

Kanaatimizce CMR'nin kapsamında yer alan bir uyuşmazlığa dair olarak CMR'de söz konusu uyuşmazlığa uygulanacak olan bir hükmün olmaması halinde, oluşan boşluğun doldurulması elzemdir. Bu durum için ise yetkili hukuk kurallarının saptanması gerekmektedir. Önceden de belirtildiği gibi CMR'nin yapılma amacının uluslararası eşya taşımacılığına dair yeknesak bir düzenlemede bulunmak, olması dolayısıyla konvansiyona taraf devletlerin çok ve çeşitli olması, söz konusu devletlerin birbirlerinden farklı hukuk sistem ve uygulamaları olduğu dikkate alındığında, oluşan sorunların çözümünde olabildiğince konvansiyon hükümlerinin yorumlarından yararlanılması uygundur. Bu kapsamda konvansiyona taraf devletlerin sahip oldukları uygulamalar ve doktrindeki görüşler de bu hususta önemli kaynaklardır.

Sonuç olarak CMR'de yer alan hükümlerin Türk hukukunda “kanun ile eş değer” bir iç hukuk kuralı olduğunun belirtilmesi oldukça yerindedir. Buna ek olarak CMR'nin uygulama alanındaki bir konuya dair yapılacak düzenlemelerde öncelikli olarak CMR hükümlerinin uygulanması önemlidir. Söz konusu duruma, CMR'nin ilgili diğer düzenlemelere göre uluslararası kara yolu eşya taşımalarına dair daha özel bir düzenleme niteliğinde olması öncelikli olarak etkili olmuştur. Bu şekilde TTK ile CMR'nin birbirleriyle çatışması halinde uluslararası kara yolu eşya taşımacılığı sözleşmeleri kapsamında TTK'ya göre daha özel bir düzenleme olması dolayısıyla, CMR'nin TTK hükümlerinden öncelikli bir şekilde uygulanması gerekmektedir.

2.3 CMR HÜKÜMLERİNİN NİTELİĞİ

CMR'nin temel amacı, taşıyıcı ile taşıyıcıyla ilişki içinde olan diğer taraflarla belirli konulara yönelik olarak düzenlemede bulunmaktır. Söz konusu düzenlemeler, CMR'ye taraf olanlar açısından genellikle emredici bir nitelikte olurken; ticari uygulamaların ya da ortak uygulamaların bulunması gibi çeşitli durumlarda, uluslararası eşya taşımacılığına taraf olanların da sahip olabildikleri yasal durumu belirleme olanağı tanımaktadır. Böylelikle uluslararası eşya taşımacılığına taraf olanlara tanınan “belirleme olanağı” hiçbir surette

³⁵ AYDIN, a.g.e., syf. 25.

CMR'nin amaç ve hedefini zedeleyici bir şekilde gerçekleşmeyecektir³⁶. Kanaatimizce temel itibariyle taraflar arasında sorumlulukları artırmaya yönelik emredici bir nitelikte olan CMR, tarafların taşımacılığa dair alışkanlıkları ya da ortak uygulamalar gibi kimi durumlarda onlara sınır koymaktan uzak durmaktadır.

CMR kapsamında bulunan hükümlerin emredici bir nitelikte olduğu ve konvansiyona taraf olan devletler tarafından değiştirilemeyeceği ilkesi ön plandadır. Bu kapsamda CMR'nin 41. maddesinde³⁷ CMR kapsamındaki uyuşmazlık durumlarında CMR'ye taraf devletlerin konvansiyon hükümlerine aykırı koşullar üzerinde karar veremeyecekleri de hükmedilmektedir³⁸. CMR'ın söz konusu emredici niteliği uyarınca konvansiyona taraflar, üzerinde bir uzlaşma bulunsa bile söz konusu emredici düzenlemenin aksine karar alamaz ve herhangi bir hükümde bulunamazlar. Hatta söz konusu durumun *pacta sunt servanda* ilkesi uyarınca konvansiyona taraf devletlerin de değiştiremeyeceği hükmedilmiştir³⁹. Nitekim Yargıtay 2012 yılında vermiş olduğu kararda “...gönderen taşıtan ile taşımacı arasındaki taşıma sözleşmesi bakımından CMR Konvansiyonu, sözleşme serbestisi getirmemiş, konvansiyonun hükümlerini doğrudan doğruya veya dolayısıyla ihlal eden her türlü koşul, anlaşma, kayıt hükümsüz sayılmıştır.” şeklinde hükmederek, CMR'nin Türk mevzuatındaki emrediciliğinin geçerli olduğunu belirtmiştir⁴⁰.

CMR'ın 41. maddesi kapsamında getirilen “emredicilik” niteliği, konvansiyona taraf devletlerin irade serbestisini 40. maddenin hükümleri saklı kalmak suretiyle düzenlemektedir. CMR'ın 40. maddesi, birden çok taşıyıcının bulunması hallerinde taşıyıcılara kendi aralarında bulunan sorumluluğu talep ettikleri şekilde düzenleme olanağı sunan bir madde olup; CMR'ın 37. ve 38. maddelerinde belirlenen durumlar dışında kendi

³⁶ LOEWE, a.g.e., syf. 386; ERDOĞAN, a.g.e., syf. 12; AKBURAK, Sümeyre: **Taşıyıcının Sorumluluğu Alanında CMR'nin 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na İktibası**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ekonomi Hukuku Ana Bilim Dalı, İstanbul, 2011, syf. 12.

³⁷ CMR'nin 41/1. maddesi uyarınca “40. madde hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bu anlaşmanın hükümlerini doğrudan veya dolayısıyla ihlal eden her türlü şart hükümsüzdür. Böyle bir şartın hükümsüzlüğü, sözleşmenin diğer hükümlerinin geçersizliği sonucunu doğurmaz.”

³⁸ CMR taraf devletleri kendi aralarında düzenledikleri ikili ve çok taraflı anlaşmalar ile CMR tarafından belirlenen hükümler üzerinde değişikliğe gidilmeyeceğini kabul etmiş, bu durumun da uluslararası hukukta bulunan ahde vefa (*pacta sunt servanda*) ilkesinin bir ifadesidir. bkz. Akıncı, a.g.e., syf. 35.

³⁹ Bkz. CMR md. 1/5 “Akit taraflar, iki veya birkaçı arasında yapacakları özel anlaşmalarla bu sözleşme hükümlerini değiştirmemeyi kabul ederler...”.

⁴⁰ Bkz. Yargıtay HGK, 28.03.2012 T., 2012/11-68 E., 2012/244 sayılı kararı.

aralarında sorumluluğu paylaştıracı ve bağlayıcı hükümler hususunda anlaşma konusunda serbestiye sahiptirler⁴¹. Bu konuya dair olarak Yargıtay'ın 2008 yılında verdiği kararda CMR'nin 41. maddesi hükmü emredici nitelikte olup, taşıma sözleşmesi bakımından CMR'nin sözleşme serbestisi getirmediği, CMR hükümlerini ihlal eden her tür koşul, anlaşma ve kaydın hükümsüz sayılacağına hükmedilmiştir⁴².

Taşıyıcılardan birinin iktisadi olarak daha güçlü olması ve sahip oldukları bu üstünlükleri aracılığıyla taraflar arası yapılan sözleşmenin kapsamını tek taraflı hazırlayarak, herhangi bir pazarlama imkanı tanımadan gönderenin kabulüne sunması, taşıma sözleşmelerine konulan sorumsuzluk kayıtlarının şüpheyile karşılanmasına sebebiyet vermesi dolayısıyla bu konu CMR tarafından emredici bir hüküm dahilinde düzenlenmiştir⁴³. Bu kapsamda CMR'nin 40. maddesindeki hükümler saklı olmak şartıyla, tarafların koyacakları ve CMR hükümlerini doğrudan ya da dolaylı bir şekilde ihlal edici her koşul yok hükmündedir⁴⁴. Bununla birlikte CMR kapsamında boşluk teşkil eden hususlarda taraflar, sözleşmeye söz konusu boşluğa dair hükümlerde bulunabilmektedir⁴⁵. Nitekim bu konuya dair kısıtlayıcı bir hüküm bulunmamaktadır.

⁴¹ AKINCI, a.g.e., syf. 37; ERDOĞAN, a.g.e., syf. 12.

⁴² Yargıtay 11. HD., 18.09.2008 T., 2007/7554 E., 2008/10181 sayılı kararına göre “*taşımacının sorumluluğunu hafifleten sözleşme koşulları, CMR Konvansiyonunun “Sözleşmeye Aykırı Koşulların Hükümsüzlüğü” başlıklı 41 nci maddesi karşısında, gönderen - taşıtan ile taşımacı arasındaki hukuki ilişki bakımından hükümsüzdür. Bu hüküm, emredici bir hüküm olup, buna benzer hükümler, yurt içi taşıma bakımından TTK'nun 766 nci hava yolu ile uluslararası taşıma bakımından Varşova Sözleşmesi'nin 32 nci maddesinde yer almıştır. CMR Konvansiyonunun 41 nci maddesinde, 40 nci madde hükümleri saklı tutulmuş olup, 40 nci madde ile taşımacıların kendi aralarında yapacakları sözleşme bakımından, 37 ve 38 nci maddelerdeki haller dışında tam bir serbesti getirilmiştir. Diğer anlatımla, gönderen taşıtan ile taşımacı arasındaki taşıma sözleşmesi bakımından CMR Konvansiyonu, sözleşme serbestisi getirmemiş, konvansiyonun hükümlerini doğrudan doğruya veya dolayısıyla ihlal eden her türlü koşul, anlaşma, kayıt hükümsüz sayılmıştır.*” şeklinde hükmedilmiştir.

⁴³ ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 140, 141; ÖZDEMİR, Turgay: **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu)**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2006, syf. 29.

⁴⁴ AKINCI, a.g.e., syf. 36; Söz konusu maddenin konulmasındaki amaç; genel itibariyle taşıma piyasasındaki güç dengesinin korunması, sözleşmede güçlü taraf veya tarafların sahip oldukları avantajlı durumdan yararlanarak diğer tarafı zora sokacak hükümlerde bulunmasının engellenmesidir. Bu şekilde taşıyıcının da aykırılık teşkil eden ve ağır şartları kabul ederek haksız rekabet oluşumu gibi olası bir durum da engellenecektir (AKINCI, a.g.e., syf. 36).

⁴⁵ Nitekim TTK kapsamında bu durum “...içinde yabancılık unsuru bulunan uyumsuzluklarda, öncelikle, Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmelerin hükümleri (CMR, CIV/CIM) doğrudan tatbik edilecek; ayrıca 2675 sayılı Kanun hükümlerine göre tarafların yapmış olabilecekleri hukuk seçimleri dikkate alınacaktır.” şeklinde belirtilmektedir.

CMR'nin emredici bir sözleşme olmasına ek olarak taraflara da eşit mesafeli olarak yaklaşmaktadır⁴⁶. CMR'nin taşımacılık işlemini teşkil eden taraflara eşit ve emredici bir şekilde yaklaşmasının birincil sebebi taşıma sözleşmesi dahilinde hangi tarafın daha güçlü olacağının önceden tahmin edilememesi iken, başka bir sebep ise taşıyıcıların CMR'nin hükümleriyle aykırılık oluşturarak daha iyi şartlara sahip sözleşmeleri ilgili taraflara önererek, oluşabilecek haksız rekabeti engellemektir⁴⁷.

CMR, emredici hükümlerine ek olarak bazı hususlarda irade serbestisine de yer vermektedir. Bu durum ise genel olarak usul hukukuna dair serbestiyi teşkil etmektedir. Nitekim esasa dair serbesti mevcut değildir. Böyle bir durumda dahi, tarafların belirlenen mahkemelerden birini seçmemesi ya da hakemlerin CMR'nin uygulanmasını kararlaştırmadıkları hallerde irade serbestisi geçersizliğe sahiptir⁴⁸. Usul hukukuna dair belirli hususlarda serbesti tanınırken taşımaya dair bir serbestinin mevcut olmaması durumu, güçlü tarafın diğer tarafa karşı üstün durumda olmaması ve zayıflıklarından istismar edilmesini engellemek için olduğu CMR'nin yapısı ile doğrudan ilişkili olduğu görülmektedir.

Burada önemli bir husus, taşıma sözleşmesinin ilk veya son bölümü için ayrı bir taşıma sözleşmesinin öngörülmesi ve bu bölümün salt bir ülke sınırları içinde gerçekleşmesi durumunda o ülkenin yerel hukuk kurallarının uygulanılır olduğudur. Bununla birlikte farklı bir ülkede yer alan gönderilen tarafından eşyanın teslim alınmaması ve gönderilenin yer aldığı ülkede farklı bir gönderilene teslim edilmesi durumunda, ilk gönderilenden ikinci gönderilene gerçekleşen taşımacılık ediminde CMR hükümleri uygulanacaktır⁴⁹.

Burada önem atfedilen bir başka husus ise CMR'nin halihazırda emredici bir nitelikte olması ve aykırı düzenlemelerin yok hükmünde olmasına karşılık, taşıyıcı lehine sigorta tazminatının yapılması ve ispat yükünün yer değiştirmesine dair şartların geçersizliği meselesidir. Taşıyıcı lehine sigortalamanın yapılmasının yasak teşkil etmesinin temel sebebi, sigorta hususunun taşıma sözleşmesi ya da CMR'den bağımsız olarak

⁴⁶ Nitekim taşıma hukukundaki kimi sözleşmeler kapsamında taşıyıcı, gönderen ya da gönderilene daha iyi olanaklar sunmaktadır.

⁴⁷ LOEWE, a.g.e., syf. 386; CLARKE, a.g.e., syf. 287.

⁴⁸ AKINCI, a.g.e., syf. 37; ŞANLI, Cemal: "Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk", **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 9, S. 1, 1989, syf. 52.

⁴⁹ CLARKE, a.g.e., syf. 54.

değerlendirilerek, taşıyıcının lehine olan sorumluluk sistemini benimsenmesi doğrultusunda tazminat ödemedi kaçınma durumudur. Söz konusu durum kapsamında taşıyıcı, kendi lehine yapacağı sigorta dahilinde gerçekleşecek zarar, hasar ya da gecikme kaynaklı durumlardan sorumlu olmayacak ve tazminat ödeme yükümlülüğü bulunmayacaktır⁵⁰. Bu konuda Fransız Yüksek Mahkemesinin verdiği kararda, taşıyıcının sigortayla ilişkili işlemlerinin tamamı CMR kapsamı dışında değerlendirilmiş, taşıma sözleşmesi ve sigorta sözleşmesi konularının birbirlerinden farklı olması nedeniyle sigorta ilişkisinin CMR dışı bir ilişki olduğu belirtilmiştir. Bu kapsamda CMR kapsamında sigorta ile ilişkili açık bir düzenlemenin olmamasının yerinde bir karar olduğu değerlendirilmiştir⁵¹.

2.4 CMR’NİN UYGULANMA ŞARTLARI

2.4.1 Genel Olarak

CMR’nin uluslararası kara yolu eşya taşıması kapsamında olası bir uyuşmazlık durumunun çözümünde uygulanabilir olması için bazı şartların birlikte olması gerekliliği konvansiyonun içeriğinden açık bir şekilde anlaşılmaktadır. Bu kapsamda CMR’nin 1. maddesi, CMR’nin hükümlerinin uygulanabilir olmasına temel teşkil eden bazı unsurları kapsamaktadır. Bu kapsamda söz konusu maddenin ilk paragrafı şu şekildedir:

“İşbu antlaşma, sözleşmede belirtildiği şekliyle, teslim alma yeri ile teslim etme yerinin en az biri akit ülke olan iki ayrı ülkede bulunması durumunda, sözleşme taraflarının ikametgahı ve milliyetine bakılmaksızın, eşyanın ücret karşılığı taşıtlarla kara yolundan taşınmasına ilişkin her sözleşmeye uygulanır⁵².”

Bu kapsamda bir CMR’nin uygulanabilmesi için taşıma sözleşmesi kaynaklı bir borç ilişkisinin varlığı; taşıma işinin bir ücret karşılığı yapılması; taşıma sözleşmesinin konusunu eşya taşımacılığının teşkil etmesi ve taşınacak eşyanın CMR’nin kapsamında bulunan eşyalardan olması; taşımanın kara yolu üzerinde gerçekleştirilmesi ve yükleme ve teslimat yerlerinin en az biri CMR’ye taraf devlet olması şartıyla iki ayrı devlet sınırlarında

⁵⁰ ERDOĞAN, a.g.e., syf. 14; AKINCI, a.g.e., syf. 38; MESSENT, Andrew/GLASS, David A.: **CMR: Contracts for The International Carriage of Goods By Road**, 4th Edition, Oxon: Routledge, 2018, syf. 397.

⁵¹ MESSENT/GLASS, syf. 397.

⁵² CMR, md. 1.

gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu koşulların bütününe uygun bir taşıma işlemi ise CMR hükümlerine tabi tutulacaktır⁵³.

CMR'nin 1. maddesi konvansiyonun uygulanabilirlik koşullarını hem konu (*ratione materiae*), hem de yer (*ratione loci*) bakımından belirtmektedir⁵⁴. CMR'nin söz konusu maddesi konvansiyonun taraflar arasında yapılacak olan sözleşmenin nitelik ya da şekline dair hükümler getirmekten çok, içerik ve maddi hukuk kurallarıyla ilişkili koşullar getirmektedir. Böylelikle CMR'nin yerel hukuk düzenlemelerinden farklılık gösterdiği ve objektif bir yaklaşıma sahip olduğu görülmektedir⁵⁵. CMR'nin uygulanma şartlarının inceleneceği bu bölümde, bu şartlar olan taşıma sözleşmesinin varlığı, taşıma işleminin belirli bir ücret karşılığı gerçekleştirilmesi, taşıma işleminin karayolunda gerçekleştirilmesi, taşıma işleminin belirli tür taşıtlar ile gerçekleştirilmesi, sözleşmeyi oluşturan konunun eşya taşıma işlemi olması ve sözleşme uyarınca eşyanın taşınacağı konum ile teslim edileceği konumun iki ayrı devletin sınırları dahilinde olması şartları değerlendirilecektir.

2.4.2 Taşıma Sözleşmesinin Varlığı

Genel bir tanımla taşıma sözleşmesi, taşıyıcı tarafından bir eşyanın bir yerden başka bir yere ücretsiz olarak veya belirli bir ücret karşılığı taşınma işlemini düzenleyen sözleşmedir. Başka bir deyişle taraflar arasında düzenlenen taşıma sözleşmesi ile amaçlanan, taşınması kararlaştırılan eşyanın teslim edildiği şekilde taşıyıcı tarafından gönderilene ulaştırılmasıdır⁵⁶.

CMR'nin 1. maddesi kapsamında antlaşmanın uygulanabilir olması adına belirli bir ücret karşılığı yapılan bir taşıma sözleşmesi gerekliliği belirtilmiştir. Bununla birlikte söz konusu sözleşmenin ne zaman ve ne şekilde kurulacağına yönelik bir düzenleme

⁵³ POLIAK, Milos/TOMICOVA, Jana/CHEU, Kelvin/FEDORKO, Gabriel/POLIAKOVA, Adela: "The Impact of the CMR Protocol on Carrier Competitiveness", **Journal of Competitiveness**, C. 11, S. 4, 2019, syf. 132.

⁵⁴ LOEWE, a.g.e., syf. 317; AKINCI, a.g.e., syf. 26; MESSENT/GLASS, syf. 19.

⁵⁵ YETİŞ ŞAMLI, Kübra: **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, İstanbul: 12 Levha Yayıncılık, 2008, syf. 6.

⁵⁶ ERİŞ, Gönen: **Açıklamalı-Gerekçeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku**, İstanbul: Seçkin Yayıncılık, 2015, syf. 313; ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 10; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 446.

bulunmamaktadır⁵⁷. Söz konusu durumda sözleşme kuruluşuyla ilişkili olarak “kanunlar ihtilafı” kuralları uyarınca CMR ile birlikte geçerli durumdaki iç hukuk yollarına başvurulması gerekliliği ön plana çıkmaktadır. Ancak CMR madde 9/f.1 lafzı⁵⁸ uyarınca taşıma senedinin, aksi kanıtlanıncaya dek taşıma sözleşmesinin akdedildiği ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına dair bir delil teşkil ediyor olması ve bu konuların ayrı ayrı belirtilmesi, sözleşmenin kurulması için eşyanın teslimi durumunun gerekli olmadığı ve CMR’nin taşıma sözleşmesini rızaî bir sözleşme kapsamında değerlendirdiğini göstermektedir⁵⁹. Söz konusu paragraf taşıma senedinin ispat işlevine yönelik iken⁶⁰; taşıma sözleşmesinin akdi ve eşyanın taşıyıcı tarafından kabulüne yönelik olarak birbirinden ayrı üzerinde durmaktadır. Bu kapsamda taşıma sözleşmesinin akdedilmesi adına eşyanın taşıyıcıya teslim edilmesi zaruriyetinin bulunmadığı, her iki durumun da farklı zamanlarda meydana gelebileceği belirtilebilmektedir⁶¹. CMR’nin 9/1. maddesi ve 32. madde birlikte değerlendirildiğinde CMR kapsamında bir taşıma sözleşmesinin kurulabilmesi açısından, taşıma işlemine taraf olanların birbirine uygun ve karşılıklı bir şekilde irade beyanında bulunmaları yeterlidir⁶².

CMR’ye göre taşıma sözleşmesi, bir real akit olarak değerlendirilmektedir. Nitekim taşıma sözleşmesi, taşıyıcı ve taşıtanın karşılıklı irade beyanlarının uyuşması ile kurulmaktadır⁶³. Aydın, bu duruma gerekçe olarak CMR’nin 9/1. maddesinde belirtilen “sevk mektubu,

⁵⁷ AYDIN, a.g.e., syf. 6; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 45; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 17; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 314.

⁵⁸ CMR’nin 9/1. Maddesine göre “*taşıma senedi, aksi ispatlanıncaya kadar taşıma sözleşmesinin akdedildiğine, sözleşmenin şartlarına ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına delil teşkil eder.*”

⁵⁹ AYDIN, a.g.e., syf. 5-6.

⁶⁰ ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 18.

⁶¹ GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 46; AYDIN, a.g.e., syf. 6; Taşıma sözleşmesinin kurulması ile taşıyıcının sahip olduğu sorumluluğun başlamasına dair şartlar birbirlerinden farklılıklar göstermektedir. Örnek olarak sözleşmeye taraf olanlar arasında taşıma sözleşmesi kurulabilmesi açısından eşyanın teslimi bir ön koşul değildir; taşıyıcının sahip olduğu sorumluluğun başlaması ise yalnız eşyanın teslimiyle mümkün olmaktadır. Bkz. AYDIN, Alihan: **CMR’ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, 2. Bası, İstanbul: Arıkan, 2006, syf. 6.

⁶² ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 17; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 45; AYDIN, a.g.e., syf. 6; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 314; USLU, Murat: **CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Ankara: Seçkin Yayınları, 2010, syf. 34.

⁶³ KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 314; AYDIN, a.g.e., syf. 6; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 45; USLU, **CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, syf. 34; YETİŞ ŞAMLI, a.g.e., syf. 9.

taşıma mukavelesinin akidine, mukavelenin koşullarına ve eşyaların taşıyıcı tarafından kabulüne karine teşkil eder” ifadesinde belirtilen taşıma sözleşmesinin kurulması ve eşyanın taşıyıcı tarafından kabul edilmesi durumlarının birbirlerinden ayrı olarak sayılmasına dayanarak, taşıma sözleşmesinin kurulmasında eşyanın taşıyıcıya teslim edilmesinin gerekmediğini belirtmektedir⁶⁴. Bu kapsamda sevk mektubu, taşıma sözleşmesinin akdedilmiş olmasına ve sözleşmenin kapsamına dair ispat etkisi gösterir niteliktedir.⁶⁵ Sevk mektubunda bulunacak niteliklerin saptanması, kara yolu eşya taşımacılığı açısından taşıma sözleşmesinin tanımının ortaya çıkışında önemli bir role sahiptir. Bununla birlikte sevk mektubu, taşıma sözleşmesi bakımından kurucu bir unsur değildir. Sevk mektubunun olmaması veya kayıtların eksik olması, taşıma sözleşmesinin geçerliliği üzerinde etkili olmayacaktır⁶⁶.

Tüm bu bilgiler ışığında CMR kapsamında taşıma sözleşmesi, taşıyıcının uluslararası kara yolu ile eşya taşınmasına yönelik taahhüdünü, taşıtan tarafından taşıma işleminin gerçekleştirilmesine yönelik olarak bir ücret ödeme taahhüdü doğrultusunda gerçekleştirmesine hukuki ortam hazırlayan bir sözleşme olarak belirtilebilmektedir. Burada bahsedilen taşıma işlemine konu olan üç unsur ortaya çıkmaktadır. Bunlar taşıyıcı, gönderen ve gönderilendir.

Genel olarak taşıyıcı, taşıma sözleşmesinde gönderene karşı taahhütte bulunan yani taşıma sözleşmesinin karşı tarafını ifade etmektedir⁶⁷. TTK’nın 850/1. maddesine göre taşıyıcı, “Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya⁶⁸ veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir”⁶⁹. Taşıma işleminin taşıyıcı tarafından üstlenilme durumu ise, söz konusu taşıyıcının yolcu ve eşyayı, kendi gözetim ve mesuliyeti kapsamında taşıma mesafesi boyunca

⁶⁴ AYDIN, a.g.e., syf. 6

⁶⁵ CMR, md. 9/1; YEŞİLOVA, Ecehan: “CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 7, S. 1, 2005, syf. 259.

⁶⁶ KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 115.

⁶⁷ BİRİNCİ UZUN, Tuba: **Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2012, syf. 56; GÖLCÜKLÜ, İlyas: **Hava Hukuku**, Güncellenmiş 2. Bası, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021, syf. 54.

⁶⁸ Eşya, her türlü yükü içeren bir kavram durumundadır.

⁶⁹ TTK, md. 850/1.

götürmesini belirtmektedir⁷⁰. Taşıma edimini gerçekleştiren kişinin taşıyıcı sıfatını edinebilmesi için taşıma işini bizzat yapma durumu önemli değildir⁷¹.

CMR kapsamında taşıyıcı kavramına yönelik doğrudan bir tanımlama bulunmamaktadır⁷². Bununla birlikte konvansiyonun 34. maddesine bakıldığında, CMR'nin taşıma edimine taraflardan gönderen ve taşıyıcıyı temel aldığı, taşıma senedi ile taşınacak olan eşyayı kabul eden müteakip taşıyıcıların da, gönderenle yapılan taşıma sözleşmesine taraf oldukları belirtilmektedir. Bu kapsamda CMR kapsamında detaylı bir taşıyıcı tanımlaması kendisine yer bulmasa da, konvansiyon dahilinde gönderen ile yapılan taşıma sözleşmesini oluşturan taraflardan gönderenin karşısındaki tarafın taşıyıcı olduğu öne sürülebilmektedir⁷³.

Taşıyıcının, sözleşme kapsamında taşıma taahhüdünde bulunmasına karşın taşıma işini fiili olarak kendisinin değil, başka bir kişi aracılığıyla gerçekleştirmesi durumunda da taşıyıcı sıfatına haiz olmaktadır⁷⁴. Benzer olarak taşıyıcının CMR dahilinde taşıyıcı sıfatına haiz olabilmesi için, söz konusu işi bir meslek kapsamında gerçekleştiriyor olması hususunda da bir zorunluluk bulunmamaktadır⁷⁵. Bu konuda Yargıtay'ın da destekleyici kararları bulunmaktadır⁷⁶. Bu kapsamda taşıma edimini bir meslek olarak gerçekleştirmeyen şahısların üstlendikleri taşıma taahhüdü için gerçekleştirilen taşıma sözleşmesine de, diğer

⁷⁰ ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 13; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 13; ÜLGEN, Hüseyin: **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası, 1988, syf. 3.

⁷¹ KAYA, Arslan: **Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, İstanbul, 1987, syf. 17; KIRBAŞ, Onur: **Karayolu ile Yapılan Milletlerarası Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, Ankara, 2006, syf. 26.

⁷² AYDIN, a.g.e., syf. 7; ARKAN, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, syf. 401; KIRBAŞ, a.g.e., syf. 36.

⁷³ GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 27; MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 18; Sözleşmeyi teşkil eden karşılıklı taraflar temel olarak gönderen ve taşıyıcıdır. Bununla birlikte sözleşme tarihi süresince gönderen için yapılan ilk tanım, “taşıyıcı ile kendi adına mukavele akdeden kişi” olarak belirtilmektedir. (GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 27).

⁷⁴ AYDIN, a.g.e., syf. 7; ARKAN, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, syf. 401.

⁷⁵ AYDIN, a.g.e., syf. 7; ARKAN, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, syf. 402; ERİŞ, **Açıklamalı-İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, syf. 27.

⁷⁶ Yargıtay 11. HD. 7.4.1975 tarih E. 1192/ K. 2545 sayılı karara göre “*Taşıyıcı ücret karşılığında yolcu ve yük taşıma işlerini üzerine alan kimsedir. Taşıyıcı olmak için araç sahibi olmak veya aracın sürücüsü bulunmak gerekmez. Taşıma işini yüklenmiş olmak yeterlidir. Geçici olarak taşıma işini yüklenen kişiler hakkında dahi taşıyıcı ile ilgili hükümler uygulanır.*”

uygulama şartlarının mevcudiyeti durumunda, CMR hükümlerinin uygulanması gerekmektedir⁷⁷.

Gönderen; taşıma sözleşmesini kendi adına akdeden ve taşınan eşyayı teslim eden kişidir. Bu kapsamda gönderen taşıma edimine konu olan eşyanın sahibi olabileceği gibi, üçüncü bir şahıs da olabilmektedir⁷⁸.

Gönderilen; taşıma ediminin gerçekleşmesi sonucunu taşınan eşyanın teslimatının gerçekleşeceği şahıstır. Gönderilen, sözleşmeye konu taraflardan biri değildir. Buna ek olarak taşıma sözleşmesinde önemli rol sahibidir. Nitekim taşıma sözleşmesinin tamamlanması, taşınan eşyanın teslimatıyla gerçekleşmektedir. Gönderilenin ismi ve adresi, taşıma senedinde belirtilmeli⁷⁹; gönderenin taşıma senedine bu hususta bir şart düşmesi durumunda, taşıma senedinin düzenlendiği tarihten itibaren tasarruf hakkını haiz olmaktadır⁸⁰. Yine CMR kapsamında gönderilen, tasarruf hakkı ile eşyanın üçüncü bir şahsa teslim edilmesi hususunda emredebilmekte; bununla birlikte söz konusu üçüncü şahıs başka bir gönderilen saptama hakkını haiz değildir⁸¹. Eşyanın teslimi açısından taşıma senedinde belirtilen yere varışı sonrasında gönderilen, makbuz karşılığında olmak üzere taşıma senedinin ikinci nüshasının kendisine verilmesini ve eşyayı teslim etmesini isteme hakkını da haiz olmaktadır⁸².

CMR kapsamında, akdedilecek bir taşıma sözleşmesi açısından herhangi bir şekil şartının öngörülmemesi dikkat çekmektedir. Bu kapsamda taşıma işlemine konu olan tarafların taşıma sözleşmesi akdederken herhangi bir şekil şartına uyma zorunluluğu bulunmamaktadır⁸³. Nitekim CMR'nin 4. maddesine göre *“Taşıma senedinin...usulüne uygun olmaması...bu antlaşma hükümlerine tabi kalmaya devam edecek olan taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliliğini etkilemez”*. Bu madde lafzı doğrultusunda taşıma işlemine taraf olanların, taşıma senedini usulüne uygun olarak düzenlememelerinin, taraflar

⁷⁷ AYDIN, a.g.e., syf. 8; ERİŞ, **Açıklamalı-İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, syf. 116.

⁷⁸ ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 19; ÜLGİN, **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, syf. 11; KAYA, **Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, syf. 16; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 24; KIRBAŞ, a.g.e., syf. 25.

⁷⁹ CMR, md. 6/1/e.

⁸⁰ CMR, md. 12/3.

⁸¹ CMR, md. 12/4.

⁸² CMR, md. 13/1.

⁸³ AYDIN, a.g.e., syf. 8; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 18.

arasında akdedilen taşıma sözleşmesinin geçerliliğine halel getirmeyeceği anlaşılmaktadır⁸⁴. Bu konuda Yargıtay 2006 tarihli bir kararında eşyaların taşınmasında herhangi bir taşıma sözleşmesinin varlığı ve bu taşıma sözleşmesinin usulüne yönelik herhangi bir şekil şartının gerekli olmadığına hükmedilmiştir⁸⁵.

2.4.3 Taşıma İşleminin Belirli Bir Ücret Karşılığı Gerçekleştirilmesi

Taşıma sözleşmesinin kurucu unsurlarından biri de ücrettir. Genel itibariyle ücret, yapılan iş ve/veya hizmet karşılığı verilen para veya parayla ölçülür yararlar şeklinde belirtilebilir⁸⁶. Kara yoluyla eşya taşımacılığın sözleşmelerinin belirli bir ücret karşılığı olması zaruriyeti CMR’de de vurgulanmaktadır. Bu durum CMR’nin 1. maddesinde “*Bu Sözleşme... eşyanın ücret karşılığı taşıtlarla kara yolundan taşınmasına ait her mukaveleye uygulanacaktır.*” şeklinde açıkça belirtilmektedir⁸⁷.

CMR şartlarının, taşıma sözleşmelerine uygulanabilir olması için, taşıma sözleşmesiyle taahhüdü sağlanan eşya taşınması ediminin bir ücret karşılığı yapılması gereklidir.⁸⁸ Bu kapsamda hatır taşınmasının⁸⁹, konvansiyonun uygulama alanına girmediği⁹⁰; böylelikle kara

⁸⁴ MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 65; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 19; YAZICIOĞLU, Emine: **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu-Lahey Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, İstanbul: Beta, 2000, syf. 23; AKINCI, a.g.e., syf. 26.

⁸⁵ Bkz. Yargıtay 11. HD., 16.3.2006 T., 2005/2113 E., 2006/2755 sayılı karar.

⁸⁶ KIRMAN, Ahmet: **Hava Yolu ile Yapılan Uluslar Arası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1990, syf. 50; Poliak/Tomicova/Cheu/Fedorko/Poliakova, a.g.e., syf. 132; ARKAN, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, syf. 403; ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 15; ARKAN, Sabih: **Taşıyıcının Ücret Hakkı**, Prof. Dr. Fadıl Hıdır Sur’un Anısına Armağan, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1983, syf. 339.

⁸⁷ CMR, md. 1.

⁸⁸ AYDIN, a.g.e., syf. 9; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 50.

⁸⁹ CMR kapsamında hatır taşımacılığının yapılmayacağına dair hüküm getirilmesinin sebebi, CMR’nin getirmiş olduğu ağır sorumluluk sonuçlarına tabi tutulmasının adil olmayacağıdır (ARKAN, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, syf. 403). Türk hukuku kapsamında hatır taşımacılığında araç sahibinin sorumluluğu için bkz. NİSİM, Franko: **Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti**, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1992; ÖZSUNAY, Ergun: “Araç Sahibinin Hatır İçin Ücretsiz Taşıdığı veya Aracını Hatır İçin Ücretsiz Olarak Kullandığı Şahıslara Karşı Sorumluluğu”, **İHF**, C. XXXII, S. 1, 1966, syf. 161-185.

⁹⁰ KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 315; AYDIN, a.g.e., syf. 9; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 50; ARKAN, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, syf. 403.

yoluyla eşya taşımacılığının ücret karşılığı gerçekleştirileceği üzerine kurulmayan taşıma sözleşmelerinin konvansiyon kapsamında değerlendirilemeyeceği görülmektedir. Burada dikkati çeken bir husus taşıma edimine karşılık olan ücretin taşıma sözleşmesi ile net bir şekilde belirlenmesi şart olmamakta olup; ücretin sonradan tür ve miktar açısından belirlenebilir olması yeterlidir⁹¹.

Burada dikkat çeken bir başka husus ise ücret kavramının geniş bir şekilde yorumlanabileceği⁹²; taşıma edimine karşılık olarak ödenecek ücretin para harici, para ile ölçülür bir çıkar ile ödenmesi de mümkündür⁹³. CMR kapsamında taşıma ediminin karşılığının nakit ya da kıymetli evrak ile ödenebileceği, bununla birlikte başka menfaat veya edinimlerin de taşıma sözleşmelerinde geçen ücret kavramını karşıladığı görülmektedir. Burada önem arz eden bir başka husus ise, taşıma sözleşmesi dahilinde ücret kapsamında öngörülen yararın taşıma ücretine eşdeğer bir menfaat veya karşılık olması gerekliliğidir. Başka bir deyişle taşıma edimi sonucu elde edilecek çıkar ile taşıma işlemi arasında bir denklik olması gerekmektedir⁹⁴. Uzlaşılan yarar ile taşıma ediminin denk ve eşdeğer olma

⁹¹ ÜLGEN, Hüseyin: **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1987, syf. 17-18.

⁹² ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 15; ÜLGEN, **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, syf. 29; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 447; AYDIN, a.g.e., syf. 9.

⁹³ GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 18; ARKAN, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, syf. 403; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 315; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 20; KIRBAŞ, a.g.e., syf. 12; ÜLGEN, **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, syf. 29; AYDIN, a.g.e., syf. 9; ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 15; ARKAN, Sabih: “Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon “CMR” Üzerine Bir İnceleme”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler ve Tartışmalar** içinde (1-21 ss.). Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1984, syf. 9.

⁹⁴ LOEWE, a.g.e., syf. 319; ARKAN, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, syf. 403; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 21; AYDIN, a.g.e., syf. 9-10; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 18; Benzer olarak TTK’nın 850/2. maddesi uyarınca “... eşya taşımada gönderen..., taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır.” şeklinde hükmedilmiştir. Gerekçesinde ise “Bu hüküm ile taşıma sözleşmesinin tanımında ücretin unsur niteliği vurgulanmıştır.” denilerek salt hatır taşımacı nitelendirilmesinden kaçınmak amacıyla sembolik nitelikte bir ücretin belirlenmesi de CMR dahilinde taşımacılık sözleşmesi olarak değerlendirilmeyecektir. Ücret hususunda iç hukukumuzdaki T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından getirilen tavan ve taban ücret saptaması için bkz. ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 16.

husus, her somut olay ve münferit taşıma sözleşmesinde öngörülen şartlara göre ayrı ayrı saptanacaktır⁹⁵.

Ücretin vasıf ve kapsamının belirlenmesi konusunda herhangi bir düzenlemenin öngörülmemiş olmasından dolayı bu konu, uyuşmazlık durumunun görüldüğü yetkili mahkeme tarafından kendi hukuku, başka bir deyişle *lex fori*yi uygulayarak ve tarafların iradelerinin yorumuyla açıklığa kavuşturulacaktır. Türk hukuku kapsamında ücret kavramı geniş bir şekilde değerlendirilmekte ve taşıyıcının malvarlığı için bir değer teşkil eden her türlü edim, ücretin ifası kapsamında değerlendirilmektedir⁹⁶.

Taşıyıcının tacir olması durumunda ise, taşıma sözleşmesinde açık bir şekilde ücret üzerinde uzlaşılmasa bile taşıma edimi CMR kapsamında değerlendirilebilmektedir. Nitekim TTK'nın 22. maddesine göre ticari işletmesiyle ilişkili bir iş veya hizmet gören tacir, uygun bir ücret talep etme hakkını haizdir. Başka bir deyişle tacirin ticari işletmesiyle ilişkili etkinlikleri karşılıksız kalmayacaktır⁹⁷. Bununla birlikte, taşımacılık edimini ücretsiz bir şekilde yaptığı ve dolayısıyla ortada CMR hükümleri uyarınca herhangi bir taşıma sözleşmesinin var olmadığını öne süren taşıyıcı ise bu hususu ispatlamakla yükümlüdür⁹⁸.

Sonuç olarak kara yolunda uluslararası eşya taşımacılığının bir kazanç edinme amacıyla gerçekleştirildiğinden dolayı, karşılıksız taşıma kapsamında CMR hükümleri uygulama alanı bulamayacaktır. Nitekim ücretsiz olarak yapılan taşıma işlemi CMR'ye tabi olmayacak, taşıma işlemi istisna sözleşmesi kapsamında değerlendirilmeyecek ve doğrudan

⁹⁵ ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 21.

⁹⁶ ÜLGEN, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, syf. 17; GÖLCÜKLÜ, a.g.e., syf. 38.

⁹⁷ ARKAN, Sabih: **Ticarî İşletme Hukuku**, 10. Bası, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2007, syf. 137; ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 15.

⁹⁸ ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 15; Taşıma sözleşmesine tarafların, taşıma işleminin ücretsiz bir şekilde yapılacağını söz konusu sözleşmede açık bir şekilde belirtilmediği durumda CMR hükümlerinin uygulanamayacağı konusu söz konusu olmaktadır (ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 20). Bununla birlikte sözleşme kapsamında ücretin açık bir şekilde kararlaştırılmasa bile, taşıma işleminin her halükarda CMR kapsamında değerlendirileceği de belirtilemez. Nitekim CMR yanında uygulanacak hukukun iç hukuk olması durumunda TTK'nın 22. maddesi dikkate alınacaktır. Başka bir hukukta TTK'nın 22. maddesine eşdeğer bir hüküm bulunabileceği gibi bulunmayacağı da muhtemeldir (AYDIN, a.g.e., syf. 9, dipnot 11).

vekalet hükümleri uygulama alanı bulacaktır⁹⁹. Nitekim vekalet sözleşmeleri, ilke olarak ivazsız bir sözleşmedir ve vekalet veren asli edim niteliğinde bir ücret üstlenmemektedir¹⁰⁰.

2.4.4 Taşıma İşleminin Kara Yolunda Gerçekleştirilmesi

Bir taşıma sözleşmesinin CMR hükümlerine tabi olması açısından, söz konusu taşıma ediminin kara yolu ile yapılması gerekmektedir¹⁰¹. CMR'nin kara yolunda uluslararası eşya taşınmasına dair düzenlenmiş bir antlaşma olması dolayısıyla, hazırlanacak bir taşıma sözleşmesi kapsamında CMR hükümlerinin uygulanabilmesi ve CMR'ye dahil olabilmesi için taşıma ediminin de doğal olarak kara yolu üzerinden gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte konvansiyonda kara yolu tanımının yapılmadığı görülmektedir.

Burada dikkat çeken bir husus, CMR kapsamında taşıyıcı ve eşya kavramlarında olduğu gibi kara yolu kavramının da tanımlanmamış olmasıdır. Bununla birlikte konvansiyondaki bazı hükümler, söz konusu kavramlara yönelik olarak ne anlaşılması gerekliliği konusunda yorumlamada bulunabilme imkanı verir niteliktedir. Kanaatimizce konvansiyonda kara yolu kavramının tanımlanmama sebebi, bir tanımın yapılması durumunda konvansiyona taraf devletlerin hukuku arasında kara yolu tanımına dair bir çatışmanın oluşması ihtimali karşısında, konvansiyonda öngörülen diğer tüm koşulları haiz bir taşıma sözleşmesine dahi, tam anlamıyla kara yolunda yapılmaması sebebiyle CMR hükümlerinin geçerli olamayacağına yönelik endişe olabilmektedir.

Ortaya çıkan kara yolu kavramına dair tanımsal boşluk sebebiyle vasıflandırmada *lex fori* hakimiyeti¹⁰² çerçevesinde iç hukukumuzda başvurulması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Nitekim 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 3. maddesine göre “*kara yolu, trafik için*

⁹⁹ ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 15; HATEMİ, Hüseyin/ SEROZAN, Rona/ARPACI, Abdülkadir: **Borçlar Hukuku Özel Bölüm**, İstanbul: Filiz Yayınevi, 1992, syf. 507; EREN, Fikret: **Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, Ankara: Yetkin Yayınları, 2017, syf. 718.

¹⁰⁰ HATEMİ/SEROZAN/ARPACI, a.g.e., syf. 507; OĞUZMAN, Kemal/ÖZ, Turgut M.: **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt: I-II**, 15. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2017, syf. 200, 220.

¹⁰¹ KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 316; AYDIN, a.g.e., syf. 17; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 52; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 21.

¹⁰² NOMER, Ergin: **Devletler Hususî Hukuku**, 22. Bası, İstanbul: Beta Basımevi, 2017, syf. 100; ÇELİKEL Aysel/ERDEM, B. Bahadır: **Milletlerarası Özel Hukuk**, 15. Bası, İstanbul: Beta Basımevi, 2017, syf. 79; ŞANLI, Cemal/ESEN, Emre/ATAMAN FİĞANMEŞE, İnci: **Milletlerarası Özel Hukuk**, 5. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016, syf. 50; TEKİNALP, Gülören/UYANIK, Ayfer: **Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kuralları**, 12. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016, syf. 35.

kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır.” Bu kapsamda değerlendirildiğinde, CMR hükümleri uyarınca gerçekleştirilecek uluslararası kara yolu taşımacılığının Türkiye’de gerçekleştirilecek bölümü, ilgili kanunun çizdiği sınırlar dahilinde gerçekleştirilmesi gerekmektedir¹⁰³. CMR’nin uygulanma şartlarının düzenlendiği 1. maddesi kapsamında CMR’nin salt kara yolu ile yapılan uluslararası eşya taşımacılığını kapsadığı açık bir şekilde belirtilmektedir. Bununla birlikte bu hususta 1. madde ile birlikte 2. maddenin de beraber değerlendirilmesi gerekmektedir. Her ne kadar CMR kapsamındaki taşıma edimlerinin kara yolu ile yapılma gerekliliği bulunsa da¹⁰⁴; söz konusu duruma dair istisnai durumlar CMR’nin 2. maddesi¹⁰⁵ kapsamında düzenlenmiştir. CMR’nin 2/1. maddesine göre “*Mal yüklü taşıt, 14. madde hükümlerinin uygulandığı haller dışında, yolun bir kısmında deniz, demiryolu, nehir, kanal veya havayoluyla yük boşaltılmadan taşındığı hallerde de bu Sözleşme taşımanın tümü için uygulanır*”. Bu kapsamda eşyanın boşaltılmaması koşulu ile taşıma ediminin bir bölümünün deniz, iç su, demir veya hava yolu ile yapılması, CMR hükümlerinin taşımanın tümüne uygulanması gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır¹⁰⁶. Böyle bir durumda CMR’nin uygulanması bakımından kara yolunda yapılan taşımanın, taşıma sürecinin başında, ortası veya sonunda gerçekleşmiş olması da

¹⁰³ Türk hukukunda kara yolu sınırları ve uygulama alanına dair detaylı bilgi için bkz. HAVUTÇU, Ayşe/GÖKYAYLA, K. Emre: **Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Hukukî Sorumluluk**, Ankara: Seçkin Yayınevi, 1999, syf. 19.

¹⁰⁴ CMR kapsamında her ne kadar taşıma ediminin kara yolu ile yapılması zorunluluğu olsa da, CMR’a taraf devletlerden biri olan İngiltere’nin özel coğrafi yapısından dolayı bu zorunlulukta yumuşatılmaya gidilmiştir (AYDIN, a.g.e., syf. 17; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 52; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 316). CMR’ın 2. maddesine göre eşya taşıyan bir aracın güzergahı üzerinde deniz yolu, demir yolu, içsu yolu veya hava yolu ile CMR’ın 14. maddesinde bulunan hükümlerin uygulama alanı bulduğu durumlar dışında yükü boşaltılmadan başka bir araç üzerinde taşındığı hallerde de (GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 52; ARKAN, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, syf. 404; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 316) CMR hükümleri, söz konusu taşıma ediminin tamamına uygulanacaktır (AYDIN, a.g.e., syf. 18; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 5; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 21-22; ARKAN, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, syf. 404).

¹⁰⁵ Detaylı bilgi için bkz. AKKİPRİK, Ali: “Karma Taşımada Taşımacının Sorumluluğu CMR m. 2.1: Deniz ile Karayolu’nun Kesişme Noktasında Bulanıklık”, **DenizHD**, Sayı 1-4, (Gündüz Aybay’ın Anısına Armağan), 2000, syf. 216-230.

¹⁰⁶ ADIGÜZEL, Burak: **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, İstanbul: Adalet Yayınları, 2. Bası, 2012, syf. 23; ARKAN, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, syf. 404; AYDIN, a.g.e., syf. 17; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 52; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 316.

önem arz etmemektedir¹⁰⁷. Bu kapsamda taşınan eşyanın taşıma sırasında zarar veya ziyaa uğrarsa ya da gecikme meydana gelirse, CMR'nin 2/1.c maddesi kapsamında taşıyıcı, sorumluluğa sebep olan olayın, diğer taşıma kesitine ait taşıma sırasında ve bu tür taşıma sebebiyle meydana geldiğini ispatlayabilirse, sorumluluğu CMR'ye göre değil, ilgili taşımayı düzenleyen emredici hükümlere tabi olur. Böyle bir durumda taşıyıcının sorumluluğu, gönderen ile diğer taşıma kesiti taşıyıcısı arasında bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsa, o taşıma kesitinin taşıyıcısı hangi kurallara göre sorumlu tutulabilecek ise, ona göre belirlenir¹⁰⁸. CMR'nin 2/1-3. maddesi uyarınca diğer tür taşımaya dair herhangi bir sorumluluk hükümlerinin bulunmaması durumunda ise kara yolu taşıyıcısının sorumluluğu CMR kapsamında belirlenecektir¹⁰⁹.

Bununla birlikte taşıma engeli durumuna yönelik düzenlemede bulunan CMR'nin 14. maddesi¹¹⁰ istisnai bir durum teşkil etmektedir¹¹¹. Nitekim ilgili taşıma ediminde CMR'nin geçerli olabilmesi için eşyanın boşaltılmadan taşınması gerekse de, bazı durumlarda eşyanın boşaltımı gerçekleşse dahi CMR kendisine uygulama alanı bulabilmektedir. Bu kapsamda taşıyıcı konumundaki kişi, taşıma edimine dair bir engelin oluşması halinde CMR'nin 14. maddesindeki koşulları yerine getirmekle beraber, eşyaya tasarruf etme hakkını haiz kişiden uygun bir zaman dilimi içinde talimat alamamış ve eşyaya tasarruf etme yetkisini haiz kişinin menfaatini korumak için en uygun yöntem olarak eşyanın kara yolu dışında kullanılan başka bir taşıma aracına yüklenmesi durumu zorunlu olmuşsa, burada boşaltma işleminin varlığı konvansiyonun 2. maddesinin uygulanabilirliğine etki etmeyecek ve konvansiyon taşıma ediminin bütününe uygulanabilecektir. CMR'nin 14. maddesi ile öne sürülen koşullar

¹⁰⁷ MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 65. Bu taşımacılık türü İngiliz hukukunda “piggy-back” olarak adlandırılmaktadır. Konuya ilgili detaylı bilgi için bkz. Messent/Glass, a.g.e., syf. 39.

¹⁰⁸ AKKIPRIK, a.g.e., syf. 219; ARKAN, “Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon “CMR” Üzerine Bir İnceleme”, syf. 11.

¹⁰⁹ CMR, md. 2/1-c.

¹¹⁰ CMR md. 14 göre “1. Yük teslim yerine varmadan önce mukaveleyi sevk mektubunda öngörülen koşullara göre uygulamak herhangi bir nedenle imkansız hale gelirse, taşımacı 12 nci madde gereğince, yüke tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden talimat isteyecektir. 2. Bununla beraber, koşullar yükün sevk mektubunda öngörülenlerden farklı bir şekilde taşınmasına olanak sağlıyor ise ve taşımacı 12 nci madde hükümleri gereğince yüke tasarruf etme hakkına sahip kişiden uygun bir zaman içinde talimat alamamış ise, yüke tasarruf etme hakkına sahip kişinin yararlarına en uygun görülen önlemleri almakla yükümlüdür.”

¹¹¹ ÇİFTÇİ, Tuğba: **CMR Sigortasında Himaye**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, Erzurum, 2009, syf. 14.

oluşmasa da, taşınan eşyanın başka bir kara yolu aracına aktarılması durumu CMR'nin uygulanabilirliğini etkilemeyecektir¹¹².

Tüm bu durumlara ek olarak taşıma edimi esnasında ortaya çıkan gereklilikler dolayısıyla eşyanın kontrolü, ölçümü gibi nedenlerden dolayı araçtan boşaltılması ve yeniden söz konusu araca yüklenmesi de CMR uygulamasını engellememektedir¹¹³. Ek olarak eşyanın taşıma ediminin devam edilecek bölümü için gerekli olması durumunda belli bir süre için muhafaza altına alınarak sonradan taşıma ediminin devam edilebilmesi de mümkündür¹¹⁴. CMR salt eşyanın, bir taşıt tarafından taşınması durumunda geçerli olmaktadır. Bu taşımacılık, bir kara yolu taşıtının üzerine yükleyerek olabileceği gibi, römorkun motorlu bir taşıta bağlanarak çekilmesi ile de olabilmektedir. Eşya, taşıtın üzerinden indirilmediği müddetçe CMR kendisine uygulama alanı bulacaktır. Bu kapsamda eşya taşımacılığı, kara yolu taşıtı üzerinden eşyanın indirilmeden deniz yolu ile taşınarak farklı bir yere götürülmesi şeklinde yapılabilecektir¹¹⁵.

2.4.5 Taşıma İşleminin Belirli Tür Taşıtlar ile Gerçekleştirilmesi

Kara yolunda yapılan eşya taşımacılığına dair bir taşıma sözleşmesinin geçerli olabilmesi için, söz konusu taşıma ediminin belirli türden araçlarla düzenlenmesi gerekmektedir. Bu kapsamda taşıma açısından önemli olan, yer değiştirme unsurunun bir dış güç ile yapılmalıdır¹¹⁶. Bu tez çalışmasının konumu kapsamında ele alınacak araçlar, kara yolu taşıtları olarak ön plana çıkmaktadır. İç hukukumuz bakımından değerlendirildiğinde taşıt, “*karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan araçlar*” olarak tanımlanmaktadır¹¹⁷.

Bir kara yolu taşıma işlemi kapsamında CMR'nin uygulanabilirlik alanı bulması için, taşıma ediminin kara yolunda belirli türdeki taşıtlarla gerçekleştirilmesi gerekmektedir¹¹⁸. Kara

¹¹² AYDIN, a.g.e., syf. 19.

¹¹³ CLARKE, a.g.e., syf. 38.

¹¹⁴ LOEWE, a.g.e., syf. 350.

¹¹⁵ CLARKE, a.g.e., syf. 38; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 52; ARKAN, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, syf. 404; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 316.

¹¹⁶ SEVEN, Vural: **Taşıma Hukukunda Gönderilen**, Ankara: Yetkin Yayınları, 2012, syf. 24-25; AYDIN, a.g.e., syf. 17.

¹¹⁷ 6047 sayılı Karayolu Trafik Yönetmeliği, md. 4, RG 18.07.1997 T., S. 23053.

¹¹⁸ ÇİM, a.g.e., syf. 15; AYDIN, a.g.e., syf. 16.

yolunda yapılan eşya taşımacılığı, tren haricindeki motorlu ve motorsuz taşıtlar ile yapılan taşımacılık etkinliklerini belirtmektedir. CMR kapsamında değerlendirilebilecek bir taşıma ediminin her nevi taşıtla değil, salt konvansiyonda belirtilen taşıtlarla yapılması gerekmektedir¹¹⁹. Konvansiyonun 1/2. maddesinde açıkça tanımlanmış haliyle motorlu taşıtlar kavramı ile dizi halinde taşıtlar, römorklar ve yarı römorkları kapsadığı belirtilmiştir¹²⁰.

Motor taşıtı; kendinden hareketli bir güç sahibi olan, elektrik hattına bağlı ya da demir yolunda kullanımı yerine salt kara yolunda eşya veya yolcu taşımacılığında kullanılan araçlardır¹²¹.

Bağlı taşıt; römorkun bir bölümü motorlu taşıta bindirilmiş ve bu römork ile taşımakta olduğu eşyanın ağırlıklarının büyük bir bölümü motorlu taşıta dayanacak bir biçimde bağlı olan bir motorlu taşıtla ön dingili bulunmayan römorku belirtmektedir. Bu tür bir römork, yarı römork olarak da adlandırılabilir¹²². Römorkun yarı römorktan farkı, dört köşesinde minimum 4 tekerin yer alması ve çekilmesi için her daim bağlı taşıttaki motorlu taşıta gerek duymamasıdır. Bağlı taşıtlar aynı zamanda tır olarak da adlandırılmaktadır. Tır taşıtlarında ön bölümünde bulunan çekici ile hem römorklar taşınabilirken, yarı römorklar salt çekici ile taşınabilmektedir¹²³.

Söz konusu taşıt türleri dışındaki taşıtlarla gerçekleştirilecek kara yolu eşya taşıması ediminde CMR hükümleri uygulanamayacaktır. Nitekim eşyanın, yüklenen kara yolu taşıtından boşaltımı sonrası gemi, uçak veya tren gibi diğer bir taşıma aracına yüklenerek taşıma edimine devam edilmesi durumunda CMR geçerli olmayacaktır¹²⁴. Bu kural için Birleşik Krallık'ın sahip olduğu coğrafi konum sebebiyle yumuşatılmaya gidilmiş ve bir istisna olarak eşyanın taşındığı taşıttan indirilmeksizin, söz konusu taşıtla beraber teslim

¹¹⁹ AYDIN, a.g.e., syf. 15; MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 50; LOEWE, a.g.e., syf. 321; Loewe (1976) CMR'ın hazırlayanların amacının özel hukuk ile idare hukuku arasında bir bağlantının sağlanması olduğunu, eğer direkt konvansiyonda bazı kavramlar oluşturmak olsaydı, söz konusu kavramların detaylı olarak incelenmesi gerektiğini, bu kapsamda özel kavramlar meydana getirilmeden 1968 tarihli Karayolu Trafikine Dair Sözleşmeye göre tanımların yapılmasının doğru olduğu öne sürmektedir.

¹²⁰ AYDIN, a.g.e., syf. 15; LOEWE, a.g.e., syf. 321, 322.

¹²¹ AYDIN, a.g.e., syf. 16.

¹²² AYDIN, a.g.e., syf. 16.

¹²³ ERDOĞAN, a.g.e., syf. 38.

¹²⁴ ARKAN, "Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)", syf. 404.

yerine ulaştırılması maksadıyla taşımacılık edimi süresince bazı yerlerde diğer taşımacılık yolları (demiryolu, denizyolu, havayolu ya da iç suyolları) kullanılarak taşıma işleminin CMR'nin 14. maddesinde belirtilen durumlar dışında¹²⁵, CMR'nin uygulanabilir olmasının önü açılmıştır. Uygulama dahilinde “piggyback” şeklinde tanımlanan bu tür taşıma işlemi, CMR'ye tabi olan taşıtın denizyolu (ro-ro), demiryolu (ro-la) veya havayolu taşıtına yüklenmesiyle gerçekleştirilebilmektedir. Bu tür bir taşımada önemli olan husus, eşyanın taşıttan indirilmemesi, indirilse dahi farklı bir taşıma yöntemle taşınması amacını barındırmamasıdır. Tarafların taşıma sözleşmesi akdedilirken ki niyetleri önem arz ettiği için, söz konusu tarafların ro-ro taşımacılığı üzerinde uzlaşılmasına karşın, taşıyıcının diğer tarafın rızasını almaksızın lo-lo taşımacılığında bulunması durumunda CMR uygulanmaya devam edecektir¹²⁶. Burada üzerinde önemle durulması gereken bir durum ise, bu tür karma taşıma edimlerinde eşyanın kara yolu taşıması dışındaki taşıma edimleri sırasında eşyanın kara yolu aracı içinde taşınmaması durumunda, her taşıma edimine dair uygulanacak hukuk ayrı ayrı belirlenmesi gerekliliğidir. Bununla birlikte eşyanın multimodal taşınmasında eşyanın bulunduğu taşıttan indirilerek başka bir taşıta yüklenmesi durumunda CMR'nin 2. maddesi işlevsiz kalacaktır¹²⁷.

Bu duruma Almanya'dan Türkiye'ye bilgisayar taşımacılığına yönelik yapılan bir taşıma sözleşmesinde taşımacılık işleminde kullanılan taşıtın gecikme ile olan ilişkisine yönelik farazi bir örnek gösterilebilmektedir. Taşıyıcı kendisine verilen eşyayı, taşıdığı taşıtla birlikte rotanın bir bölümünde kara yolu ve bir yolunda da denizyolunu kullanarak eşyayı gemi ile İstanbul'a gecikerek teslim etmesi durumunda sorumluluğun tespiti farklı şekillerde gerçekleştirilebilmektedir. Eğer gecikme eşyanın karayolunda taşıması kaynaklı gerçekleşmişse taşıyıcı CMR kapsamında sorumlu tutulacaktır. Eğer gecikme eşyanın denizyolunda taşınması kaynaklı gerçekleşmiş, ancak gecikmeye neden olan temel husus

¹²⁵ CMR'nin 14. maddesinde taşıma engelleri belirtilmektedir. Bir taşıma engelinin söz konusu olması durumunda taşıyıcı, eşyanın ilgilisi olan taraftan talimat isteyecektir. Oluşan taşıma engelinin aşılması için farklı taşımacılık yöntemlerinin gerekmesi ve makul süre içinde eşyayla ilgili herhangi bir talimatın olmaması durumunda ise taşıyıcı, eşyanın ilgili tarafı bakımından en makul ve gerekli yöntemi uygulamak ve eşyayı taşıttan indirerek başka bir karayolu taşıtına yükleme hakkını haizdir.

¹²⁶ CLARKE, a.g.e., syf. 38.

¹²⁷ ÜLGEN, **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, syf. 96; CMR'nin 2. maddesi kapsamında gerçekleşen multimodal taşımaya CMR hükümleri uygulanacaktır (MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 39; ARKAN, “Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon “CMR” Üzerine Bir İnceleme”, syf. 10; YEŞİLOVA, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, syf. 28-29).

karayolu taşıyıcısının kusurunun olması durumunda da taşıyıcı aynı şekilde CMR kapsamında sorumlu tutulacaktır. Gecikmeye neden olan olayda taşıyıcının kusuru söz konusu yoksa ve eşyanın taşındığı taşıtın içinde bulunduğu gemi kaynaklı olarak gelişmişse, bu durumda taşıyıcının sorumluluğu artık CMR kapsamında değil, deniz yoluyla taşımayı düzenleyen hükümler kapsamında belirlenmektedir. Eğer bu hususa dair herhangi bir hüküm bulunmuyorsa, karayolu taşıyıcısının sorumluluğu ise CMR kapsamında belirlenmektedir¹²⁸.

Danimarka’da görülen bir davada karayolu üzerinde taşınan konteynerin salt deniz taşıması sırasında treyler üzerinden indirilmesi ve deniz taşımasına özgü olan römorkun üstünde yüklenerek taşınması durumunda CMR’nin uygulanamayacağına hükmedilmiştir¹²⁹. Bu olayda tarafların niyeti ön plandadır. Nitekim eşyanın indirilme veya başka bir taşıta yüklenme amacıyla tarafların niyetinin söz konusu olması nedeniyle, CMR hükümlerinin uygulanılır olup olmayacağı tarafların niyetleri doğrultusunda belirlenecektir. Treyler üzerinde taşınan eşyanın başka bir treyler üzerinde taşınmasına devam edilmesi, ancak kısa süre için depoda tutulması durumunda da CMR hükümlerinin uygulanılır olup olmayacağı tarafların amacı doğrultusunda belirlenmelidir. Bu durumdan farklı olarak treyler üzerindeki eşyanın indirilerek bir depoya götürülmesi ve o eşyanın depoda satılarak aynı treyler üzerinde eşyayı satın alana gönderilene kadar taşınması sürecinde CMR uygulanamayacaktır. Nitekim treylerden indirilip yeniden treylere yüklenmek üzere bir depoda bekletilen eşyanın konu olduğu edimde amaç eşyanın taşınması olurken, eşyanın treylerden indirilip satılması ve yeniden treylere yüklenmesi durumunda amaç eşyanın satışının yapılması olmasıdır¹³⁰.

2.4.6 Sözleşmeyi Oluşturan Konunun Eşya Taşıma İşlemi Olması

Uluslararası kara yolu eşya taşımacılığı ediminin CMR kapsamında değerlendirilebilmesi için, hazırlanan taşıma sözleşmesinin konusunun eşya olması gerekmektedir. Bununla birlikte CMR kapsamında eşya ¹³¹ kavramına yönelik bir tanımın yapılmadığı

¹²⁸ DAĞ, a.g.e., syf. 10.

¹²⁹ MESSANT/GLASS, a.g.e., syf. 58.

¹³⁰ MESSANT/GLASS, a.g.e., syf. 57; CLARKE, a.g.e., syf. 38.

¹³¹ CMR’ın hazırlık aşamasında hazırlanan taslakta eşya, “taşıma sözleşmesinin ilgili olduğu objeler” şeklinde tanımlanmıştır. Bkz. YEŞİLOVA, Ecehan: **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının**

görülmektedir. Bu kapsamda eşyanın tanımına kapsamında, taraflar ulusal hukuka başvurabilmektedir¹³².

Türk eşya hukukuna göre eşya, “*üzerinde ferdi hakimiyet sağlanabilecek, iktisadi bir değer taşıyan, kişi dışı cismanî varlıklar*” olarak tanımlanmaktadır¹³³. Türk taşıma hukukuna göre ise eşya, “*taşınması mümkün ve maddi bir varlığı olan her şey*¹³⁴” şeklinde tanımlanmaktadır¹³⁵.

Genel bir tanıma göre eşya ¹³⁶, fiziki yapı ve ticari bir değere sahip olma durumundan bağımsız olarak taşıma edimine konu olan, başka bir deyişle taşınması mümkün her şeydir¹³⁷. Eşya kavramına dair genel anlam bu olmakla beraber, CMR’ye göre daha özel bir tanımlamada bulunmak gerekirse eşya, fiziki yapı ve ticari değer sahibi olma durumuna bakılmaksızın, uluslararası posta anlaşmaları uyarınca gerçekleştirilen taşımaya konu olmayan, cenaze ve ev eşyası niteliğinde sayılmayan, taşınması mümkün maddi mallardır. Bu kapsamda maddi bir varlık teşkil etmeyen elektrik, ısı, doğalgaz gibi unsurların iletimi CMR için taşımacılık işlemi olarak değerlendirilmemektedir. Konvansiyonun 17/4. maddesi uyarınca ise canlı hayvan taşımacılığı, eşya taşımacılığı kapsamında değerlendirilmektedir. Ek olarak kara yolu üzerinde taşıma edimi ifa edilirken, hem çevrede bulunan insanlara, hem de insan dışında olan madde ya da nesnelere zarar teşkil edebilecek tehlikeli eşyanın ¹³⁸ taşınması da, CMR’nin 6/1.f ve 22/2. maddeleri kapsamında taşıyıcıya önceden içeriği ve

Ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, Ankara: Yetkin Yayınları, 2004, syf. 22.

¹³² CLARKE, a.g.e., syf. 26; AKINCI, a.g.e., syf. 34.

¹³³ OĞUZMAN, M. Kemal/SELİÇİ, Özer: **Eşya Hukuku**, Tamamen Yenilenerek Yazılmış 9. Bası, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2002, syf. 6.

¹³⁴ Eşya tanımına yönelik benzer tanımlar için bkz. ÜLGEN, Hüseyin: **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası, 1988, syf. 6; ZEYNELOĞLU, Ahmet: **Taşıma Hukuku**, Ankara, Yetkin Yayınları, 1993, syf. 89.

¹³⁵ GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 14.

¹³⁶ Arkan (1982) eşyanın maddi bir varlığı barındırmaması sebebiyle elektrik ve ısı iletiminin teknik açıdan taşıma edimine konu olmadığını belirtmektedir. Gençtürk (2006) ise katı, sıvı ve gaz halinde olan tüm maddelerin eşya tanımı kapsamına girdiğini öne sürmektedir.

¹³⁷ YAZICIOĞLU, a.g.e., syf. 29; CLARKE, a.g.e., syf. 31; MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 24-25.

¹³⁸ Konvansiyona göre tehlikeli madde taşımacılığı önceden içeriği ve tarifi taşıyıcıya bildirilmesi koşuluyla mümkün olarak değerlendirilse de; bu hususa yönelik olarak daha özel nitelikte olan ve birçok devletin taraf olduğu “Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması (ADR)” kapsamında tehlikeli madde taşınması için farklı koşulların varlığı gereklidir. Söz konusu anlaşma kapsamında tehlikeli eşyalar tek tek sayılmıştır. Bununla birlikte CMR’de ise tehlikeli eşya kavramına yönelik tanım ve sınıflandırma tamamıyla taraf devletlerin hukukuna bırakılmıştır. Buna ek olarak ADR kapsamında, oluşan zarara yönelik olarak anlaşmaya taraf devletler yaptırımlarda bulunabilirken; CMR’de ise salt taraflar arası tazminatlar öngörülmektedir (ERDOĞAN, a.g.e., syf. 29).

tarifi bildirilmek koşuluyla olasıdır¹³⁹. Bu kapsamda herhangi bir atık, kimyasal ve nükleer madde, silah ve savaş mühimmatları gibi tehlike arz eden eşyaların taşınması konvansiyonun 1. maddesi kapsamında bulunan diğer şartların varlığı durumunda konvansiyon dahilinde eşya olarak değerlendirilmektedir¹⁴⁰.

Konvansiyona taraf olan her devletin hukukunda farklı şekilde tanımlanabilen eşya kavramına dair beliren uyumsuzluk durumlarını bertaraf etmek için CMR kapsamında eşya tanımına girmeyen taşıma konuları, ilgili konvansiyonun 1/4. maddesinde sınırlı olarak sayılmaktadır¹⁴¹. Söz konusu madde, konvansiyona göre nelerin eşya kapsamına girmeyeceğini belirtmese de; hangi taşıma edimlerinin konvansiyon kapsamında eşya taşımacılığı olarak değerlendirilmeyeceğine değinmiş, böylelikle bir nebze de olsa eşya kavramı ile ne denilmek istendiği hususunun netleşmesine katkıda bulunmaktadır¹⁴².

CMR'ye tabi olan taşıma sözleşmesi kapsamında taşımacılığı yapılacak olan eşyanın ticari veya iktisadi açıdan herhangi bir ederi olması şartı aranmamaktadır¹⁴³. Bu kapsamda konvansiyon dışında yer alan ve iktisadi değer sahibi olan veya olmayan her nevi eşya, konvansiyona göre taşıma sözleşmelerine konu edilebilmektedir¹⁴⁴. Konvansiyon kapsamına giren eşyaların, ticari bir nitelik barındırması gerekliliği konusunda açık bir düzenlemenin olmaması sebebiyle, konvansiyon dahilinde bulunmayan taşıma edimleri dışındaki tüm ücretli taşıma konularının CMR kapsamına alınabileceği görülmektedir¹⁴⁵. Bu kapsamda çöp

¹³⁹ ERDOĞAN, a.g.e., syf. 29.

¹⁴⁰ YEŞİLOVA, Ecehan: **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, Ankara: Yetkin Yayınları, 2004, syf. 24; Yazar tehlikeli eşya taşınması için bu eşyaların taşınması için özel bazı ruhsat veya benzeri resmi prosedürlere tabi olacağını ve söz konusu prosedürler doğrultusunda yapılan taşımacılığın konvansiyon dahilinde değerlendirileceğini belirtmektedir. Bu kapsamda yasa dışı eşya taşımacılığına yönelik taşıma sözleşmelerinin konvansiyon kapsamında yok hükmünde sayılması gerekliliğinin altını çizmektedir.

¹⁴¹ ÇİFTÇİ, a.g.e., syf. 12-13.

¹⁴² AYDIN, a.g.e., syf. 10; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 24; ARKAN, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, syf. 402.

¹⁴³ ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 12; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 449; AYDIN, a.g.e., syf. 10; MESSANT/GLASS, a.g.e., syf. 25.

¹⁴⁴ ÜLGEN, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, syf. 51.

¹⁴⁵ ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 12; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 318; AYDIN, a.g.e., syf. 10-11; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 47. Arkan (1979) konvansiyonun 1/4. maddesi dışında değerlendirilen bütün maddi değere sahip malların taşımacılığının CMR kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini belirtmektedir.

ve eski eşya gibi iktisadi bir değeri olmayan veya iktisadi değeri düşük taşımacılık işlemleri de CMR kapsamında değerlendirilebilmektedir¹⁴⁶.

Nitekim CMR'nin İngilizce versiyonunda eşya kavramına tekabül eden “*goods*” kavramı salt ticari değer barındıran mallar için değil, genel itibariyle eşya olarak anlaşılması gerekliliği öne sürülürken; Fransızca versiyonunda yer alan “*merchandises*” kavramının, gerçek anlamı olan ticari mal ya da eşya anlamında kullanılmadığı belirtilmektedir¹⁴⁷. Nitekim konvansiyonda eşya kavramına ticari bir nitelik atfedilseydi, söz konusu konvansiyonun 1/4. maddesinde bahsedilen ticari olmayan eşyaların sayılmasına lüzum bulunmazdı. Bu kapsamda yolcuların beraberinde taşıdıkları bagajlar da konvansiyonda belirlenen eşya kapsamına dahil değildir. Nitekim bagajlar için ayrı bir sözleşmede bulunmamıştır ve bagaj taşımacılığı yan edim yükü kapsamında değerlendirilmektedir¹⁴⁸.

Eşya taşımacılığında eşyanın korunması ve/veya taşınmasında yardımcı olmak için konteyner, palet, kasalı römork gibi koruyucu ve yardımcı taşıma elemanları kullanılabilir. Burada önem arz eden husus, söz konusu koruyucu ve yardımcı elemanların birer eşya olarak mı, yoksa taşıma aracının bir eklentisi veya bütünleyici parçası kapsamında değerlendirilip değerlendirilmeyeceğidir. Doktrin değerlendirildiğinde konteynerin, taşıma araçları bakımından ne bütünleyici parçası ne de eklentisi olduğu görüşü egemendir¹⁴⁹. Bu kapsamda konteyner için salt taşıma araçlarından bağımsız teknik araçlarla taşıma araçları arasında aktarımı imkan dahilinde olan, taşınan eşyanın bir arada tutulmalarına imkan tanıyan ve birden çok kullanım için uygun taşıma görevi olduğu belirtilebilmektedir¹⁵⁰. Burada önemli olan bir başka husus ise eşya kavramı kapsamına salt taşımanın konusunu oluşturan eşyanın değil, bu eşyanın muhafazası için kullanılan paket, palet, koruma maddesi ve özel ambalajların da girdiği¹⁵¹ ve ileride doğabilecek olası bir

¹⁴⁶ KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 318; AYDIN, a.g.e., syf. 11; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 47; ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 12.

¹⁴⁷ LOEWE, a.g.e., syf. 318.

¹⁴⁸ ÜLGEN, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, syf. 51.

¹⁴⁹ YAVAŞ, Aksoy: **Karayolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımasında Kayıp ve Hasardan Doğan Sorumluluk**, İstanbul: Onikilevha Yayıncılık, 2016, syf. 24.

¹⁵⁰ ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 24; YAVAŞ, a.g.e., syf. 190.

¹⁵¹ KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 318; YEŞİLOVA, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, syf. 25;

tazminatın belirlenmesinde bu muhafaza maddelerinin değerlerinin de ¹⁵² göz önünde alınması gerekliliğidir¹⁵³.

Türk hukuku da CMR'ye paralel bir şekilde gelişim göstermiş ve konteyner ve ambalaj veya koruyucu maddeler de eşya kapsamında değerlendirilmiştir. Kara yolu eşya taşıma edimine dair konteynerle ilişkili bir düzenleme bulunmasa da, deniz taşımacılığında konteyner ile ilişkili bir düzenleme bulunmaktadır¹⁵⁴. Yargıtay 2017 yılında verdiği bir kararda demir yolu taşımacılığında da oluşan ziya dolayısıyla tazminat miktarının hesaplanmasında eşyanın brüt ağırlığı, yani konteyner ve diğer koruyucu gereçlerin ağırlığı da dikkate alınacaktır¹⁵⁵.

Bu konuya 1981 yılında İngiltere'de gerçekleşen bir dava örnek olarak verilebilmektedir. Davada konteynerin eşya statüsünde olup olmadığına dair olan ihtilafta, içinde eşya bulunan konteyner taşınırken ilk önce konteyner içindeki eşya bir yere bırakılmış, sonradan ise boş konteyner farklı bir konuma taşınmıştır. Mahkeme, boş konteynerin taşınmasının, önceki

GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 47; AYDIN, a.g.e., syf. 11; USLU, a.g.e., syf. 41; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 24; KARAN, Hakan: **Law on International Carriage of Goods**, Ankara: Turhan Kitabevi, 2006, syf. 22.

¹⁵² CMR'nin 23/3. maddesine göre eşyanın muhafazası için kullanılan paket, saklama kabı, konteyner gibi taşıma araçları da, taşıyıcı tarafından ödenmekle yükümlü olunan tazminat miktarının belirlenmesinde brüt ağırlığın hesaplanmasında dikkate alınmaktadır (GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 47; AYDIN, a.g.e., syf. 11; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 24; YEŞİLOVA, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, syf. 25).

¹⁵³ KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 318; YEŞİLOVA, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, syf. 25.

¹⁵⁴ TTK'nın 1186/3. maddesine göre "Eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş ise, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite sayılır. Aksi hâlde, böyle bir taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılır. Bizzat taşıma gereci ziyaa veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gereci ayrı bir koli sayılır." şeklinde hükmedilmiştir. Böylelikle konteyner veya koruyucu maddelerin de eşya kapsamında değerlendirilerek, tazminat hesaplamasında dikkate alınacağı belirtilmektedir.

¹⁵⁵ Yargıtay 11. H.D. T. 25.09.2017, E. 2016/7565, K. 2017/4672 sayılı kararına göre "Mahkemece iddia, savunma, bilirkişi raporu ve tüm dosya kapsamına göre; dava, uluslararası demir yolu taşıması nedeniyle rücuen tazminat istemine ilişkin olduğu, ...muhtelif otomotiv yedek parçalarının Türkiye'ye girişine takiben Kabakça Köyü yakınlarında bulunan tren istasyonunda 06.11.2011 tarihinde beş adet vagonun tren rayından çıkarak devrilmesi sonucu davacı şirkete sigortalı otomotiv yedek parçalarının hasar gördüğü, davacının her iki davada da sigorta sözleşmesinde aldığı temlik hükümlerine göre akdi halefiyet gereği rücuen tazminat talebinde bulunabileceği, olayın oluşuna göre taşıma işini gerçekleştiren TCDD ve ihbar olunan Omsan Firmasının somut olayda taşıyıcı sıfatlarıyla meydana gelen hasarda sorumlu oldukları, hasar sorumluluklarının CİM 32. madde kapsamında davalının meydana gelen hasarda sorumlu olduğu ve hasarda emtia brüt kg miktarı üzerine brüt kg başına 17 SDV sorumlu olacağı, ona göre hasarlı yükün yapılan tespitlere göre brüt 97.884,85 kg olduğu ve buna göre sorumluluk üst sınırının somut olayda talep edilen ve gerçekleştiği belirlenen hasar zararından çok daha yüksek olduğu, zararların taşıma süreci içerisinde gerçekleştiği, ana davada TCDD ile birleşen davada TCDD ve Omsan Firmasının sorumlu olduğu, davalıların meydana gelen kazadan taşıyıcı sıfatı nedeniyle sorumlu oldukları..." şeklinde hükmedilmiştir.

taşıma ediminin devamı olduğunu ve bu nedenle konteynerin eşya kapsamında değerlendirilmesi gerektiği; sonuç kısmında ise konteynerin her zaman eşya olarak değerlendirilemeyeceği kararını vermiştir. Doktrinde bu kapsamda doğrudan *contra proferentem*¹⁵⁶ ilkesine başvurulması yerine, her somut olayda ticari yaşamın gereklerine hangi durumun daha uygunluk teşkil edeceğinin belirlenerek karar verilmesi ileri sürülmektedir¹⁵⁷.

Kanaatimizce CMR kapsamında taşımacılığa konu eşyanın içeriğine salt taşıma edimine konu olan eşyanın değil, aynı zamanda bunların muhafazasında kullanılan paket, koruma maddesi, ambalaj gibi maddelerin ve taşınmasına yardımcı olacak konteyner ve palet gibi yardımcı taşıma elemanlarının da girmesi gerekliliği ve tazminat miktarının belirlenmesinde dikkate alınması gerekliliğidir.

CMR'nin 1/4. maddesine göre hangi tür taşımacılık işlemlerinde konvansiyonun geçerli olmayacağı belirtilmiştir¹⁵⁸. Söz konusu madde uyarınca uluslararası posta antlaşmaları uyarınca gerçekleştirilen taşıma işlemlerinde, cenaze taşıma işlemlerinde ve ev eşyası taşıma işlemlerinde CMR uygulama alanı bulamamaktadır. Aşağıda bu istisnalara değinilecektir.

2.4.6.1 Posta taşıma işlemleri

CMR'nin 1/4.a maddesi uyarınca uluslararası bir posta konvansiyonu kapsamında yapılan posta taşımacılığı, CMR kapsamında değerlendirilen bir eşya taşıma sözleşmesinin konusunu teşkil etmemektedir¹⁵⁹. Uluslararası posta taşımalarına dair farklı uluslararası düzenlemeler bulunmaktadır. Türkiye açısından değerlendirildiğinde her ne kadar mektup vs. gibi şeylerin bir yerden başka bir yere götürülmesi taşıma kapsamında değerlendirilse de, bu eşyaların taşınması TTK kapsamında değil, 5584 sayılı Posta Kanunu¹⁶⁰ hükümlerine

¹⁵⁶ Bu ilke sözleşmesel yorum esaslı doktrinlerden biri olup; bu ilke uyarınca bir sözleşmenin hükmünün belirsizlik arz etmesi ya da birden çok anlama sahip olması durumunda, ilgili hükmün sözleşmeyi hazırlayan ya da söz konusu hükmü sözleşmeye koyduran tarafın aleyhine olarak yorumlanacağı savunulmaktadır.

¹⁵⁷ GLASS, David A.: **Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts**, 2nd Edition, Oxon: Routledge, 2012, syf. 374; YAVAŞ, a.g.e., syf. 189.

¹⁵⁸ CMR, md. 1/f.4.

¹⁵⁹ KARAN, Hakan: **Law on International Carriage of Goods**, 3rd ed., Ankara: Turhan, 2013, syf. 28.

¹⁶⁰ RG, 08.03.1950 T., S. 7451.

tabidir¹⁶¹. Bu kapsamda TTK kapsamında posta taşımacılığı Posta Kanunu hükümleri uyarınca yapılmaktadır¹⁶². Uluslararası posta taşımacılığı ise, Türkiye'nin de taraf olduğu Dünya Posta Birliği Kuruluş Yasası¹⁶³ kapsamında uygulanmaktadır¹⁶⁴. Bu bilgilere ek olarak burada dikkat edilmesi gereken husus, konvansiyonun tüm gönderi, paket veya zarf taşımacılığını kapsam dışı tutmamış olmasıdır. Konvansiyon salt uluslararası posta antlaşmaları kapsamındaki posta taşımacılığını kapsam dışında bırakmıştır¹⁶⁵. Bu durumdan ötürü uluslararası posta antlaşmaları kapsamında olmayan posta taşımacılıklarında CMR uygulama alanı bulabilecektir¹⁶⁶.

2.4.6.2 Cenaze taşıma işlemleri

Cenaze taşımalarında CMR hükümleri uygulama alanı bulmamaktadır. CMR'nin 1/4. maddesine göre konvansiyon hükümlerinin cenaze taşımalarında uygulanmayacağı belirtilmiştir. Bu kapsamda cenaze ve ceset taşımaları, uluslararası kara yolu eşya taşımacılığının kuralları ve kapsamından ayrı tutulmaktadır¹⁶⁷. Nitekim cenaze niteliğine

¹⁶¹ ARKAN, Sabih: **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1987, syf. 12.

¹⁶² DEMİR, Direnç: **Eski ve Yeni Türk Ticaret Kanunu ve CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, İzmir, 2015, syf. 28.

¹⁶³ RG, 25.03.1968 T., S. 13157.

¹⁶⁴ KARAN, Hakan: **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi**, 1. Baskı, Ankara, Turhan, 2011, syf. 33; ERDEM, a.g.e., syf. 118; ERDİL, Engin: **Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi)**, 1. Baskı, İstanbul, Vedat. 2015, syf. 13-14; CARR, Indira: **International Trade Law**, 4th ed., Oxon: Routledge-Cavendish, 2010, syf. 379.

¹⁶⁵ LOEWE, a.g.e., syf. 322; CLARKE, a.g.e., syf. 32; AYDIN, a.g.e., syf. 11.

¹⁶⁶ ERDOĞAN, a.g.e., syf. 29; MİSİLİ, Sinan: "Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşımanın Üstlenilmesi ve Eşya Kavramı", **TFM**, C. 5, S. 1, 2019, syf. 81; CMR kapsamında değerlendirilmeyen posta taşımacılığı için bkz. 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanunu ("PHK") (RG 23/5/2013 T., S. 28655) 3/1.u md. göre posta gönderisi, "göndericinin bizzat kendisi veya talimatıyla, üzerinde belirtilen yer ve adrese, gönderi türüne ve özel hizmetine göre teslim edilen haberleşme gönderileri ile kitap, katalog, gazete ve süreli yayınları, görme engellilere özgü yazıları, ticari değeri olsun veya olmasın eşya içeren en fazla beş kilogram ağırlığa veya elli desimetreküp hacme sahip posta maddesi ile posta kolisi veya kargosunu" ifade eder. Posta Tüzüğü (RG 12/4/1973 T., S. 14505) 3/1 md. göre "açık ve kapalı mektuplarla üzerinde haberleşme mahiyetinde yazılar bulunan kartların kabul, taşıma ve dağıtımı PTT'nin tekeli altındadır. Mülga 5584 Posta Kanunu m. 2(A) ve (B) uyarınca açık ve kapalı mektuplar ile üzerlerinde haberleşme mahiyetinde yazı bulunan kartlar PTT İdaresinin tekeli altındaydı. Yürürlükteki PHK'da mülga kanundaki gibi bir hüküm bulunma maktadır. Üstelik PHK 5 md. 'posta gönderilerinin kabulü, toplanması, işlenmesi, sevki, dağıtımı ve teslimini kapsayan posta hizmetlerinin, bu Kanun hükümlerine göre faaliyet gösteren hizmet sağlayıcıları tarafından yerine getirilir.' şeklinde kaleme alınmıştır. Bu hüküm ile PTT'ye verilen tekel yetkisinin kaldırıldığı ifade edilmektedir (MİSİLİ, a.g.e., syf. 81)."

¹⁶⁷ DEMİR, a.g.e., syf. 29.

sahip insan naaşları ve ölü hayvanların taşıma işleminin, olağan ticari taşımacılığı olarak değerlendirilmemesi ve diğer eşyalar gibi maddi bir değerinin olmaması nedeniyle CMR kapsamı dışında tutulmaktadır. Bu kapsamda naaşın içinde bulunduğu tabut ile birlikte taşınan çiçek ve çelenkler de konvansiyonun kapsamı dışındadır¹⁶⁸.

2.4.6.3 Ev eşyası taşıma işlemleri

Eşya taşıması işlemleri, CMR'nin 1/4.c maddesi uyarınca taşıma sözleşmesi konusu dışındadır¹⁶⁹. Nitekim CMR hazırlanırken ev eşyalarının kendine has nitelikleri dolayısıyla¹⁷⁰, sonradan düzenlenebilecek bir antlaşma¹⁷¹ ile taşınabileceğinden ötürü konvansiyon kapsamı dışında tutulmuştur¹⁷². Burada önem arz eden bir diğer husus ise CMR kapsamına hangi tür eşyaların dahil olup olmadığıdır. Nitekim doktrindeki bazı görüşlere göre bazı eşyalar ev eşyası kapsamında değerlendirilebilirken, bazı görüşler ise aynı eşyayı ev eşyası kapsamında değerlendiremeyebilecektir. Burada önemli olan, kavram olarak ev eşyasının kapsamının saptanarak, CMR'nin uygulama alanlarının sınırlarının çizilmesidir. CMR'nin geçerli iki anadilinde yazılan iki metindeki “*furniture removals*”¹⁷³ (İngilizce) ve “*transport de déménagement*”¹⁷⁴ (Fransızca) kavramlarının farklı sonuçlar oluşturduğu görülmektedir¹⁷⁵. Konvansiyonun İngilizce ve Fransızca versiyonlarındaki farklı ifade tarzları, ev eşyası taşımacılığına yönelik CMR'nin uygulanma istisnasının çerçevesinin belirlenmesi hususunda farklı görüşlerin oluşmasına sebep olmaktadır¹⁷⁶.

Konvansiyonun Fransızca versiyonuna göre ev eşyası taşımacılığının, normal taşımadan farklıdır ve eşyanın sökülmesi, montajı, paketlenmesi gibi çeşitli yan yükümlülükleri de

¹⁶⁸ LOEWE, a.g.e., syf. 323; CLARKE, a.g.e., syf. 32; MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 51; KARA, a.g.e., syf. 90.

¹⁶⁹ CLARKE, Malcolm A./YATES, David: **Contracts of Carriage By Land and Air**, London & Singapore: Lloyd's of London Press Ltd., 2004, syf. 18; CARR, a.g.e., syf. 379.

¹⁷⁰ Ev eşyalarının CMR dışında tutulma sebebi olarak, bu tür eşyaların çok zaman alan, uygun olmayan, kendine has özel düzenlemeler gerektirmesi olarak öne sürülmektedir (CLARKE, a.g.e., syf. 32).

¹⁷¹ Nitekim 1962 yılında Uluslararası Ev Eşyası Taşınmasına İlişkin Genel Şartlar yürürlüğe konulmuştur.

¹⁷² CLARKE, a.g.e., syf. 32.

¹⁷³ Furniture removals kavramı önceden kullanılan veya kullanılmayan her türlü ev veya büro eşyasının taşınması anlamına gelmektedir (USLU, a.g.e., syf. 43).

¹⁷⁴ Transport de déménagement kavramı genellikle evden eve taşımacılığı belirtmektedir (USLU, a.g.e., syf. 43).

¹⁷⁵ CLARKE, a.g.e., syf. 32.

¹⁷⁶ DEMİR, a.g.e., syf. 30.

içerdiği öne sürülmektedir¹⁷⁷. Bu kapsamda ev eşyası taşımacılığı, taşıyıcının üstlenmiş olduğu yan yükümlülüklerin varlığı kapsamında belirlenecektir. Aksi görüşe göre ise ev eşyası kavramı, taşıyıcının yan yükümlülüklerinin varlığına göre değil, doğrudan eşyanın niteliği doğrultusunda tanımlanmalıdır. Bu tanımlamada ön planda tutulacak temel unsur, taşınan eşyanın halihazırda kullanma durumu ve yine kullanmak için başka bir yere taşınma durumudur. Bu kapsamda halihazırda kullanılmayan eşyanın ilk kez kullanılmak için taşınması ev eşyası taşımacılığı anlamına gelmemekte ve CMR hükümleri uygulama alanı bulabilecektir¹⁷⁸.

CMR kapsamında bahsedilen ev eşyası kavramı ile ev, büro vs. gibi yerlerde kullanılan eşyaların işlevsel devamlılıklarının sağlanacak biçimde, başka bir deyişle taşındığı yerdeki amacıyla aynı amaçla kullanılmak için başka yere taşınması anlaşılmalıdır. Bu eşyalar ikincil el olarak adlandırılan kullanılmış eşyalar olabilmekle birlikte, aynı işlevini devam ettirmek için satın alınan yeni eşyalar da olabilmektedir. Örnek olarak ataması çıkan bir diplomatın evinde kullandığı veya aynı amaçla kullanmak için yeni aldığı eşyaları Türkiye'ye taşıması söz konusu olduğunda, kurulacak olan taşıma sözleşmesi CMR kapsamında değerlendirilmeyecektir. Bu duruma ek olarak yabancı bir ülkeden kullanılmış ev eşyası satın alan birinin, bu eşyaları üçüncü şahıslara satmak için Türkiye'ye taşıması için kurulacak sözleşme ise CMR kapsamında değerlendirilecektir¹⁷⁹.

2.4.7 Sözleşme Uyarınca Eşyanın Teslim Alınacağı Konum ile Teslim Edileceği Konumun İki Ayrı Devletin Sınırları Dahilinde Yer Alması ve Bu Devletlerden En Az Birinin Cmr'ye Taraf Devlet Olması

CMR'nin uluslararası eşya taşımacılığında uygulanabilirliğini belirlemede dikkate alınacak şartlardan biri de, taşıma ediminin başladığı yer ile sonlandığı yerin iki ayrı devletin sınırları dahilinde yer almasıdır. Bu kapsamda eşyanın taşıyıcı tarafından taşınmak üzere teslim

¹⁷⁷ CLARKE, a.g.e. syf. 32.

¹⁷⁸ AYDIN, a.g.e., syf. 13, 14.

¹⁷⁹ KARA, a.g.e., syf. 91; Bu konuda Almanya Federal Cumhuriyeti Hamburg Mahkemesinin 28.02.1985 tarihli kararında asıl evleri Almanya'da olan kişiler, ev eşyalarını Yunanistan'daki ikinci evlerine göndermişler. Mahkeme, bazı eşyaların yeni olduğu ve Almanya'daki evin bir parçası olmadığı için bunun istisna kapsamında olmadığına karar vermiştir. Her halükarda, diğer eşyalara gelince, mesele, meskeni değiştirmek değil, birincisini korurken bazı şeyleri bir evden diğerine taşımak olduğuna karar verilmiştir. Bkz. KARA, a.g.e., syf. 91.

alındığı veya taşıma edimi sonrası eşyanın teslim edileceği devletlerden en az birinin CMR'ye onama veya katılım ile taraf devlet olması gerekmektedir. “Söz konusu koşulun saptanması açısından sözleşmeye konu tarafların yerleşim yerleri, milliyetleri ya da iş yerlerinin bulunduğu yer, başka bir deyişle sübjektif durumları önemli olmamaktadır¹⁸⁰.”

CMR'nin 1. maddesinde yer alan “*teslim alma yeri ile teslim etme yerinin en az biri akit devlet olan iki ayrı devlette bulunması durumunda sözleşme taraflarının ikametgahı ve milliyetine bakılmaksızın...*” hükmünden hareketle, eşyanın teslim alınma ve edilme yerlerinin iki farklı devlet sınırları içinde bulunması ve söz konusu devletlerden en az birinin CMR'ye taraf olması gerektiği söylenebilmektedir¹⁸¹. Konvansiyonun uygulama alanının geniş tutulması ile konvansiyona mümkün olabildiğince çok devletin katılımının teşvik edilmesi ve uluslararası kara yolu taşımacılık sözleşmelerine yönelik hükümlerin yeknesak kurallara bağlanması amaçlanmaktadır¹⁸². Bu açıdan değerlendirildiğinde söz konusu koşul temel olarak konvansiyona taraf olmayan devletler açısından da CMR'nin uygulanması açısından etkili ve sonuç doğurucu nitelikte olduğunu göstermektedir. Türkiye 1995 yılında konvansiyona taraf olmasına karşın, sırf bu madde sebebiyle söz konusu hükümlerinin hem tarafların taşıma sözleşmesinde bulunan atıfları hem de bağlanma kuralları kapsamında oluşan uyumsuzlıklara uygulama alanı bulduğu görülmektedir¹⁸³.

Uluslararası taşıma kapsamında konu olan eşyanın teslim alınacağı yer ile teslim edileceği yer değerlendirilirken, tarafların taşıma sözleşmesi akdedilirken sahip oldukları niyet unsuru dikkate alınarak söz konusu taşımanın uluslararası bir taşıma işlemi olup olmadığının belirlenmesi önemlidir¹⁸⁴.

CMR kapsamında eşyanın fiilen teslim alınma veya edilme yerlerinin mi, yoksa taşıma sözleşmesinde belirtilen yerlerin mi en az birinin CMR'ye taraf devlet olacağı hususunda bir

¹⁸⁰ KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 319; LOEWE, a.g.e., syf. 327.

¹⁸¹ ERDOĞAN, a.g.e., syf. 40.

¹⁸² LOEWE, a.g.e., syf. 326; Arkan, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, syf. 407.

¹⁸³ KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, s. 319; ŞANLI, a.g.e., syf. 51.

¹⁸⁴ AYDIN, a.g.e., syf. 21; Örnek olarak Türkiye’den İtalya’ya kara yolu ile uluslararası eşya taşımacılığına ilişkin akdedilen bir taşıma sözleşmesi doğrultusunda taşıt henüz Türkiye sınırlarından çıkmadan olan bir kazadan dolayı oluşan uyumsuzlıklarda, taşımanın fiili olarak henüz bir devlet içinde kalmasına karşın CMR hükümleri uygulama alanı bulmaktadır.

açıklık bulunmamaktadır. Taraf devletlerin, konvansiyona taraf olmayan bir devletten alınacak olan eşyanın konvansiyona taraf bir devlete teslimatının yapılacağını kararlaştırmaları durumunda, eşyanın konvansiyona taraf devlete gelmeden yine konvansiyona taraf olmayan bir devlette teslimi durumunda konvansiyon yine uygulanabilmektedir¹⁸⁵.

CMR tarafından getirilen konvansiyona taraf devlet olma kriteri, bölgesel veya coğrafi ayırım durumundadır¹⁸⁶. Bu kapsamda konvansiyona taraf devletlerden birinin uluslararası eşya taşımacılığında teslim alma veya etme yerlerinden birisinde bulunması yeterlidir. Fiili açıdan teslim alınan veya edilen yerin bir değerinin olmadığı, bununla beraber önemli olanın tarafların taşıma sözleşmesinde kararlaştırdıkları yerlerin birbirinden farklı iki devletin sınırları içinde olması ve en az birinin CMR'ye taraf olmasıdır¹⁸⁷. Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun 2008 yılında verdiği bir kararda, taşıma edimine yönelik uyuşmazlığın eşyanın yükleme ve teslim yerlerinin CMR'ye taraf olması nedeniyle CMR hükümlerine göre çözümlenmesi gerektiği belirtilmiştir¹⁸⁸.

Bu kapsamda eşyanın bir ülkeden başka bir ülkeye taşınması edimini kapsayan taşıma sözleşmesine konu teşkil eden olayda, taşıma ediminin büyük bir bölümünün salt bir ülkede gerçekleşmesi ve diğer bölümünün ise başka bir ülkenin karayolu statüsünde olmayan bir yolda gerçekleşmesi, hatta eşyanın teslim alınan ülkeden çıkarılmamış olması durumunda dahi CMR hükümleri geçerli olacaktır¹⁸⁹. Nitekim CMR kapsamında önemli olanın taşıma sözleşmesinde belirtilen teslim alma ve teslim etme yeri olması nedeniyle, taşıma sözleşmesi konusunun ifa edilip edilmediği dahi önemli olmamaktadır. Bu konuda Birleşik Krallık'ta görülen bir davada da Singapur'dan teslim alınarak hava yolu ile Fransa'ya, Fransa'dan kara yolu ile İrlanda'ya taşınması üzerinde anlaşılan eşyanın teslim alınma yerinin önemli olmadığı, taşıma ediminin uluslararası bir nitelik sahibi olması ve teslim yerinin CMR'ye taraf bir ülke olması nedeniyle taşımanın CMR kapsamında değerlendirileceği belirtilmiştir.

¹⁸⁵ ERDOĞAN, a.g.e., syf. 41; ÇİFTÇİ, a.g.e., syf. 15.

¹⁸⁶ CLARKE, a.g.e., syf. 52; BONNET, a.g.e., syf. 418.

¹⁸⁷ LOEWE, a.g.e., syf. 326; YETİŞ ŞAMLI, a.g.e., syf. 7.

¹⁸⁸ YHGK, 13.2.2008 T., 2008/11-52 E., 2008/119 sayılı kararında “yükleme ve teslim yerleri Türkiye ve Fransa olan taşıma, karadan yapılmakta ve her iki devlet de Sözleşme'ye taraftır. Bu sebeplerle, taşıma ücretinin tahsili için başlatılan icra takibine yapılan itirazı üzerine açılan iptali davasında, uyuşmazlık CMR m. 1 uyarınca bu Sözleşme hükümlerine göre çözümlenmelidir.” şeklinde hükmedilmiştir.

¹⁸⁹ CLARKE, a.g.e., syf. 52.

Fransa’da görülen bir davada, Fransa’dan Birleşik Krallık’a taşınması kararlaştırılan eşyanın Fransa’dan çıkmadan çalınması durumunda söz konusu durumun CMR kapsamında çözümleneceğine hükmedilmiştir¹⁹⁰.

Bu kapsamda değerlendirildiğinde CMR’de eşyanın karayolu ile taşınmasının düzenlenmesi nedeniyle, taşıma ediminin bir bölümünün farklı taşıma yöntemleriyle gerçekleştirilmesinin CMR’nin uygulanabilirliği için herhangi bir sorun teşkil etmeyecektir. Bir örnekle açıklamak gerekirse, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nden İstanbul’a taşınan eşyanın taşıma edimi sırasında gerçekleşecek bir durumda CMR’nin uygulama alanı bulacağı söylenebilmektedir. Nitekim burada taşımacılık edimi iki farklı devlet arasında gerçekleştirilmekte ve teslim yeri olan İstanbul, CMR’ye taraf bir ülke sınırları içindedir.

¹⁹⁰ CLARKE, a.g.e., syf. 52.

3. CMR'DE ÖNGÖRÜLEN TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞU: HUKUKSAL NİTELİĞİ, ŞARTLARI VE KAPSAMI

3.1 TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ

3.1.1 Genel Olarak

Taşıma sözleşmesi hem gönderene hem de taşıyıcıya olmak üzere iki tarafa da bir borç yükleyen sözleşme türüdür¹⁹¹. Taşıma sözleşmesi kapsamında taşıyıcı taraf, sözleşmeye konul teşkil eden eşyanın taşınma edimini ifa etmeyi üstlenmektedir. Gönderen taraf ise taşımacılık edimine konu olan ücretin ödenmesi ile sorumludur. Taşıma sözleşmesinde taşıyıcının edimi, sözleşmenin ağırlıklı edimini teşkil etmektedir. Burada taşıyıcı, dahil olduğu sözleşme uyarınca taşıma konusunu teşkil eden eşyayı, teslim aldığı andan başlayarak taşıma edimini eşyayı zıya veya hasara uğratmadan belirlenen süre içinde gerçekleştirerek gönderilene teslim etme yükümlülüğüne girmektedir. Aksi durumda taşıyıcı, eşyayı teslim almasından teslim etmesine dek geçen sürede bu eşyanın kısmi veya tamamen zıyayı, eşyada oluşabilecek hasarlar ile taşıma süresinin aşımından sorumlu olmaktadır¹⁹².

Taşıma sözleşmesine taraf olan taraflardan biri olan taşıyıcının asli edim yükümlülüğü; eşyanın taşınması, taşınan eşyaya özen borcunun ifa edilmesi ve taşıma ediminin belirlenen sürede gerçekleştirilmesi teşkil etmektedir. Burada söz konusu olan asli edim yükümlülükleri, borç ilişkisinin birinci seviyedeki kapsamını teşkil eden ve yan edim yükümlülüklerinden bağımsız bir şekilde doğrudan ifa davasında konu olabilen yükümlülüklerdir¹⁹³. Bu kapsamda taşıyıcı tarafın taşıma edimini belirlenen süre içinde gerçekleştirmesi, asli edimin ifa edilmesi durumunu teşkil etmektedir¹⁹⁴.

¹⁹¹ OĞUZMAN/ÖZ, a.g.e., syf. 222; EREN, a.g.e., syf. 513.

¹⁹² ÇİM, a.g.e., syf. 28; AKINCI, a.g.e., syf. 87; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 126-127.

¹⁹³ EREN, Fikret: **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt: I**, 6. Bası, İstanbul: Beta Yayıncılık, 1998, syf. 31; ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 60-61; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 312; AYDIN, a.g.e., syf. 34; CLARKE, a.g.e., syf. 182.

¹⁹⁴ AKINCI, a.g.e., syf. 127.

CMR kapsamında taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluk sebepleri, sınırlı bir şekilde düzenlenmiştir. Sorumluluk sebepleri tanımlanırken de CMR'nin esas noktasını taşıyıcı oluşturmaktadır. Konvansiyonun diğer taraflarını teşkil eden gönderen ve gönderilenin sorumluluğuna dair hükümler ise dar kapsamlı ve belli hallerle sınırlı olarak konvansiyonda kendisine yer bulmuştur¹⁹⁵.

CMR hükümleri dahilinde gerçekleşen bir taşıma ediminde taşıyıcının, eşyayı kararlaştırılan süre içinde teslim edilmemesi ya da belli bir sürenin kararlaştırılmadığı hallerde taşımanın fiili sürenin basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul süreyi aşması durumunda, yaşanan gecikme dolayısıyla taşıyıcı sorumlu olacak; ancak gecikmeden doğan sorumluluğu CMR'nin 23/5. maddesi kapsamında belirlendiği üzere taşıma ücreti ile sınırlı olacaktır. Nitekim taşımacılık hukukunda kural olarak sınırlılık ilkesi hakimdir. Burada bahsedilen sınırlı sorumluluk, belirli bir malvarlığına yönelik sorumluluğu değil, zarar miktarı bakımından getirilen sınırlamayı belirtmektedir¹⁹⁶. Yargıtay 2004 yılında vermiş olduğu bir kararda CMR'nin 23/5. maddesi kapsamında yükün gecikmesi kaynaklı olarak davalı, taşıyıcının taşıma ücreti üstünde olmayacak şekilde tazminattan sorumlu olmakla birlikte, söz konusu maddenin yükün alıcıya geç teslim edilmesi durumunda uygulanacağını hükmetmiştir¹⁹⁷.

3.1.2 CMR Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluğu

CMR uyarınca taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun hukuki niteliği, CMR uyarınca taşıyıcının zıya ve hasardan doğan sorumluluğunun hukuki niteliği aynı sistemden

¹⁹⁵ KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 320; AYDIN, a.g.e., syf. 29; ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 148.

¹⁹⁶ ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 124; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 313; AKINCI, a.g.e., syf. 95; KENDİGELEN, Abuzer/AYDIN, Alihan: **Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR)-Resmî Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi**, Prof. Dr. Ömer Teoman'a 55. Yaş Günü Armağanı, C. I, İstanbul: Beta Basım Yayım, 2002, syf. 496; AYDIN, a.g.e., syf. 97; YEŞİLOVA, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, syf. 89.

¹⁹⁷ Bkz. Yargıtay 11. HD, 08.03.2004 T., 2003/7882 E., 2004/2231 sayılı kararında "...Mahkemece benimsenen bilirkişi raporu doğrultusunda CMR Sözleşmesinin 23/5 nci maddesi uyarınca yükün gecikmesi nedeniyle davalı taşıyıcının taşıma ücretini geçmemek üzere tazminattan sorumlu olduğu sonucuna varılmış ise de, anılan sözleşme maddesinin, yükün alıcısına geç teslim edilmesi halinde uygulanması mümkün olup, somut olayda yükün alıcısına teslimi söz konusu olmayıp, yükün geç gelmesi nedeniyle alıcı yükü almamış, yük halen davalı taşıyıcı elinde bulunmaktadır..." şeklinde hükmedilmiştir.

hareket edilerek düzenlenmiştir¹⁹⁸. Bu durumun sebebi, her iki riskin de taşıma ediminin olağan risklerini teşkil etmesidir. Her iki risk grubu için de taşıyıcının sorumluluk miktarlarında sınırlandırmaya gidilmiş ve sorumluluktan kurtulma halleri özel olarak düzenlenmiştir¹⁹⁹.

CMR uyarınca taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu, CMR'nin 17/1. maddesi kapsamında düzenlenmiştir. CMR 17/1. maddesi uyarınca “Taşıyıcı, teslimattaki herhangi bir gecikmenin yanı sıra.. sorumlu olacaktır²⁰⁰.” denilerek, taşıyıcının gecikme kaynaklı olarak sorumlu olduğu belirtilmiştir²⁰¹. CMR kapsamında taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunda benimsenen ilkenin saptanması için konvansiyonun 17. maddesinde yer alan taşıyıcının “kaçınamayacağı, sonuçlarına engel olamayacağı olay” kavramına yönelik değerlendirmenin yapılması önemlidir²⁰². Doktrinde CMR uyarınca taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun hukuki niteliğine yönelik bu durumun ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu veya yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk olup olmadığı hususunda bir görüş birliği bulunmamaktadır.

CMR uyarınca taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluk durumu, hem yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk hem de sınırlı bir sorumluluk olarak nitelendirilebilmektedir²⁰³. CMR kapsamında öngörülen sorumluluğun kusura dayalı olup olmadığının belirlenmesi hususunda 17. maddede belirtilen “*taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olay*” kavramının ne şekilde yorumlanması gerekliliğine odaklanılmaktadır. CMR'nin 17/4. maddesinde belirtilen sorumluluktan kurtulma sebepleri salt ziya ve hasar hallerine özgü olurken; aynı konvansiyonun 17/2. maddesinde belirtilen sebepler genel bir

¹⁹⁸ DAĞ, Elif: **CMR'YE Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, İstanbul, 2010, syf. 50; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 126; YAZICIOĞLU, a.g.e., syf. 77.

¹⁹⁹ AYDIN, a.g.e., syf. 98.

²⁰⁰ CMR'nin İngilizce orijinal halinde bu madde “*The carrier shall be liable ... as well as for any delay in delivery.*” şeklinde belirtilmektedir.

²⁰¹ Söz konusu maddenin resmi Türkçe çevirisi “taşımacı, yükü teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybindan ve doğacak hasardan sorumludur” şeklindedir. Maddenin resmi Türkçe çevirisinde gecikmeden bahsedilmemiştir. Bu durum ise çeviri hatasından kaynaklanmıştır.

²⁰² CLARKE, Malcolm A.: **International Carriage of Goods By Road (CMR)**, 6th Edition, London: Routledge, 2003, syf. 166.

²⁰³ KAYA, Arslan: **Makalelerim I**, 1.Bası, İstanbul: Beta Yayınları, 2012, syf. 542.

nitelik sergilemektedir²⁰⁴. CMR uyarınca taşıyıcının sorumluluğunun tespitinde mücbir sebep kavramından daha geniş kapsamlı bir kavram olan “*taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olay*” kriterinin temel alındığı ve bu kriterin mücbir sebep durumunda olduğu gibi dış kaynaklı olması, taşıyıcının işletmesine yabancı olması, olağanüstü ve önceden öngörülemeyen nitelik taşıması gerekliliğinin olmayacağı belirtilmektedir²⁰⁵.

CMR uyarınca taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu kapsamında değerlendiren görüşe göre taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olayla ilişkili olarak en üst seviyede özen göstermesi gerekliliğinin kabul edilmesi durumunda, esasen olayın gerçekleşmesini önleyebilecek güç sahibi olduğu ve söz konusu durumun da taşıyıcının kusurlu oluşundan hareket edildiğine kanıt teşkil ettiği, kusursuzluk durumunun saptanmasının belirli kriterlere bağlanmasının ise bu durumu kusursuz sorumluluk haline dönüştüremeyeceği belirtilmektedir²⁰⁶.

CMR uyarınca taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk kapsamında değerlendiren görüşe göre taşıyıcının bu sorumluluk durumundan kurtulması için kusursuzluğunu değil, oluşan zararın CMR’nin 17/2. maddesinde belirtilen sebeplerden birinin oluştuğunu ispatlaması; kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olayın varlığının ileri sürülmesi durumunda ise, basiretli bir taşıyıcıdan beklenenin üstünde bir özen göstermesine karşılık, zararın doğmasına sebep olan olayın gerçekleşmesi gerekmektedir²⁰⁷.

Kanaatimizce de CMR kapsamında taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu, yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk halidir. Nitekim taşıyıcı tarafından kaçınılamayacak ve sonuçları önlenemeyecek olayın kapsayıcılığı mücbir sebebe göre daha geniş olup, bu

²⁰⁴ USLU, a.g.e., syf. 54; ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 44; CLARKE, a.g.e., syf. 225; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 455.

²⁰⁵ ÇİM, a.g.e., syf. 30; AKINCI, a.g.e., syf. 87; AYDIN, a.g.e., syf. 3.

²⁰⁶ AYDIN, a.g.e., syf. 33-34; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 126-127; ÇİM, a.g.e., syf. 32.

²⁰⁷ ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 43-45; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 325; ADIGÜZEL, Burak: **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, İkinci Bası, Ankara: Adalet Yayınevi, 2012, syf. 45-46; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 111-112; YETİŞ ŞAMLI, a.g.e., syf. 17; ERDİL, Engin: **CMR Konvansiyonu Şerhi**, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2007, syf. 148.

durumun mücbir sebepte olduğu gibi dışarıdan gelme, olağanüstülük ve önceden öngörülemeyen bir niteliğe sahip olma unsurlarını barındırması beklenmemektedir. Nitekim taşıyıcı tarafından kaçınılamayacak ve sonuçları önlenemeyecek olay ile mücbir sebep aynı durumu karşılıyor olsaydı, CMR'nin 17/3. maddesinde²⁰⁸ yer alan hükme gerek kalmazdı.

CMR kapsamında yer alan taşıyıcıya yüklenen bu katı sorumluluk için 17. maddede belirtilen sorumluluktan kurtulma sebepleri doğrultusunda yumuşatılmaya gidilmiştir. Taşıyıcının gecikme durumuna yönelik olarak CMR'nin 17/2. maddesi uyarınca taşıyıcı, gecikme durumunun emir ve talimat vermeye yetkili olan tarafın kusurundan, taşıyıcının kendi kusurunun sebep olmaması şartıyla emir ve talimat vermeye yetkili olan tarafın verdiği talimattan, taşınan eşyaya özgü bir kusur kaynaklı bir durumdan veya taşıyıcının kaçınmasının ya da sonuçlarını engellemesinin mümkün olmadığı bir durumdan kaynaklandığını ispatlaması halinde sorumluluktan kurtulabilmektedir²⁰⁹. Bu doğrultuda taşıyıcının sorumluluk durumundan kurtulabilmesi için, CMR kapsamında yer alan mücbir sebebe ek olarak taşıyıcının en üst seviyede özen gösterilmesine karşı kaçınılamaz ve sonuçları önlenemez olayın gerçekleşmesi durumu da taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına neden olmaktadır.

3.2 TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI

3.2.1 Genel Olarak

Taşıma ediminin gerçekleştiği süre, taşıyıcının taşıma edimini gerçekleştirerek sonuçlandırması gereken zaman dilimini ifade etmektedir. Başka bir deyişle taşıma süresi, taşıyıcının taşıma edimine konu olan eşyanın teslim almasından teslim etmesine kadar olan

²⁰⁸ CMR'nin 17/3. maddesine göre taşıyıcı, taşıma edimini gerçekleştirmekte olduğu araçta yaşanan bozukluk veya aracı kiraladığı kişinin ya da yardımcıların kusuru durumlarına dayanmak suretiyle sorumluluktan kurtulamayacaktır. Bu doğrultuda taşıma edimine konu araçta olan eksiklik veya yetersizlik durumunda, mücbir sebepte önemli bir unsur olan dışarıdan gelme durumu söz konusu olmamaktadır (ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 43-44). Nitekim CMR'nin 17/3. maddesi ile taşıyıcı mutlak bir sorumluluk haline tabi olduğundan, kusursuz sorumluluk ilkesinin geçerli olduğu görülmektedir.

²⁰⁹ ÇETİN ESKİCİ, Tülay: **6102 Sayılı TTK ve CMR Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. Altınbaş Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul, 2019, syf. 83; ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 44; CLARKE, a.g.e., syf. 225.

süreci kapsamaktadır²¹⁰. Bu doğrultuda taşıyıcının gecikme durumunun hukuki çerçevesinin çizilmesi için, gecikme durumunun yaşanmasına sebep olan taşıma süresini oluşturan teslim alma ve teslim etme kavramlarının değerlendirilmesi gerekmektedir. Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun şartlarının inceleneceği bu bölümde taşıma işleminin gerçekleştirilmesi durumu ve taşıma süresinin aşılma durumu değerlendirilecektir.

3.2.2 Taşıma İşleminin Gerçekleştirilmesi Durumu

Bir önceki bölümde de belirtildiği gibi, taşıma işlemi taşıma edimine konu olan eşyanın teslim alınmasından teslim edilmesine dek geçen süreci kapsamaktadır. Bu kapsamda bu bölümde eşyanın teslim alınması ve eşyanın teslim edilmesi kavramları incelenecektir.

3.2.2.1 Eşyanın teslim alınması

Teslim alma, gönderen tarafının taşıma iradesi doğrultusunda taşıyıcı tarafa, teslim edilmesi talep edilen eşyanın taşıma edimine konu olacak şekilde kabul edilmesi durumudur²¹¹. Bu kapsamda eşyanın teslim alınması ile taşıyıcının taşıma süresi ve eşyanın zıya ve zarara karşı korunma borcu başlamaktadır. Teslim alma, taşıyıcının taşıma amacıyla eşya üzerinde vasıtalı veya vasıtasız zilyetliği edinmesidir. Bu doğrultuda ilk olarak eşyanın gönderen ve taşıyıcı taraflarının karşılıklı olarak uygun iradeleri kapsamında taşıyıcı ya da yetkili yardımcısının hakimiyet alanına sokulmasıyla onun koruma ve gözetimine bırakılması gerekmektedir. Görüldüğü gibi teslim alma edimi, iki taraflı bir hukuki işlemi teşkil etmektedir. Bu kapsamda gönderen taraf taşıma işlemine konu olan eşyanın taşınması için taşıyıcı tarafa teslim edilmeli, taşıyıcı taraf da taşınacak olan eşyayı taşıma sözleşmesinde belirtildiği yükümlülüğü ifa etmek için teslim almalıdır²¹².

CMR'nin 17/1. maddesi kapsamında taşıyıcı, taşıma edimine konu olan eşyayı teslim aldığı andan teslim ettiği ana dek kısmi veya tamamen zıya ve hasara uğraması ve teslimatında

²¹⁰ ÇİM, a.g.e., syf. 19; ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 62; CLARKE, a.g.e., syf. 183-184; Messent/Glass, a.g.e., syf. 134; YILDIZ, Şükrü: "TTK Hükümleri Işığında Taşıyıcının (Kara Yoluyla) Eşya Taşımadan Doğan Sorumluluğu", **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C. 28, S. 2, 2015, syf. 100.

²¹¹ DENİZ, İnci: **Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları**, İstanbul: Filiz Kitabevi, 1982, syf. 66.

²¹² KAYA, Arslan: "Taşıyıcının Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme (CMR)'de Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)", **İÜHFİM**, C. LVI, S. 1-4, 1998, syf. 241; AYDIN, a.g.e., syf. 35; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 134.

yaşanabilecek gecikmeden sorumlu olmaktadır. Bu doğrultuda taşıyıcının CMR doğrultusunda yüklendiği sorumluluk durumunun başlaması için taşıma ediminin gerçekleşmesi, bunun için ise ilk olarak eşyanın²¹³ teslim alınması gerekmektedir. Nitekim CMR'nin 17. maddesi doğrultusunda düzenlenen gecikmenin, taşıyıcının taşıma işlemine konu eşyanın teslim alınması sonrası gerçekleşmesi gerekmektedir²¹⁴. Teslim alma durumunun geçerli olabilmesi için, zilyetliğin sadece söz konusu iki iradenin uyumu doğrultusunda devredilmesi gerekmektedir²¹⁵. Bu durum sebebiyle taşıyıcıda eşyanın zilyetliğini kazanma iradesinin olmaması halinde, CMR kapsamında bir teslim alma durumunun olmamasından dolayı taşıyıcı sorumluluğu da başlamayacaktır²¹⁶.

CMR'nin 9. maddesinde teslim alma durumunun hangi durumlarda gerçekleştiği düzenlenmektedir. İlgili maddede sevk mektubunun düzenlenmesine dair olarak sevk mektubunun varlığının, taşıma sözleşmesinin akdedilmesi, taşıma koşulları üzerinde mutabakata varıldığı ve eşyanın teslim alındığında dair karine teşkil ettiği belirtilmektedir. Bu durum eşyanın teslim alınmasına dair bir karinedir ve aksi durumun ispatlanma ihtimali bulunmaktadır²¹⁷.

CMR kapsamında teslim alma durumu değerlendirildiğinde, CMR'nin çeşitli maddelerinde teslim alınma durumuna atıflarda bulunulduğu, teslim almanın zamanının ise belirlenmediği görülmektedir. Bu duruma ek olarak doktrinde teslim alma durumu için eşya üzerindeki zilyetliğin doğrudan veya dolaylı bir şekilde taşıyıcıya devredilmesi veya taşıyıcının eşyayı kabul etmesi olarak tanımlandığı görülmektedir²¹⁸. Burada önemli olan, söz konusu devir

²¹³ Eşyanın parça parça olarak farklı zaman dilimlerinde taşınması geçerli ise, sorumluluk durumu teslim alınan eşya için başlayacaktır. Zarara yol açan sebebin taşıma kesiti içinde meydana gelmesi; ancak zararın taşıyıcının eşyayı teslim alması sonrası oluşması durumunda taşıyıcının sorumluluğu geçerlidir (ÇETİN ESKİCİ, a.g.e., syf. 15).

²¹⁴ KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 249; AKINCI, a.g.e., syf. 88; Aydın, a.g.e., syf. 98; YAZICIOĞLU, Emine; "Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk", **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 22, S. 2, Prof. Dr. Ergin Nomer'e Armağan, 2002, syf. 1047.

²¹⁵ ÜLGİN, **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, syf. 40; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 241; AYDIN, a.g.e., syf. 35; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 134.

²¹⁶ ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 52; ADIGÜZEL, a.g.e., syf. 48.

²¹⁷ ÇETİN ESKİCİ, a.g.e., syf. 15.

²¹⁸ ERDEM, a.g.e., syf. 222.

durumunun, eşyanın zilyetliğinin gönderen taraf veya onun yetkili temsilcisi tarafından taşıyıcı tarafa veya yetkili temsilciye devri olarak gerçekleşmesi gerekliliğidir²¹⁹.

3.2.2.2 Eşyanın teslim edilmesi

Eşyanın teslim edilmesi, hukuki bir kural olarak taşıma ediminin tamamlanması sonrası tarafların karşılıklı olarak geliştirdikleri uygun iradeleri sonucu taşıyıcının eşya üzerinde olan hakimiyetinin sonlandırılması ve eşya zilyetliğinin gönderilen ²²⁰ tarafa devridir²²¹. CMR'nin 17. maddesi kapsamında taşıyıcının eşyanın kısmi veya tamamen kaybı ve doğacak hasar ile gecikmeden doğan sorumluluğu, taşınan eşyanın gönderilene taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan teslim adresinde tam ve hasarsız olarak teslim edilmesiyle sonlanmaktadır²²². Bununla birlikte eşyanın taşıma sözleşmesinde uzlaşılan yere ulaştırılması, teslim etme ediminin gerçekleştirilmiş olarak sayılması için tek başına yeterlilik göstermemektedir. Bu kapsamda teslim etme ediminin gerçekleştirilmesi için gönderilen tarafın da dahil olarak eşyayı kabul etmesi gerekmektedir. Nitekim eşyanın teslim alınması gibi teslim edilmesi de iki taraflı bir hukuki işlemi teşkil etmektedir²²³. Bu kapsamda eşyanın teslimi için salt taşıyıcının bu yönde olan irade ve tasarrufu yeterli değildir. Bununla birlikte hak sahibinin eşyanın teslim alındığında dair irade açıklamasında bulunması da gerekmektedir. Bu doğrultuda taşıma sözleşmesinde aksi belirtilmedikçe,

²¹⁹ DAĞ, a.g.e., syf. 42.

²²⁰ CMR'nin 12. maddesi kapsamında gönderen veya taşıma senedinde bu yönde bir kaydın olması şartı doğrultusunda gönderilen, eşya üzerinde olan tasarruf haklarını kullanarak söz konusu eşyanın üçüncü bir tarafa teslim edilmesi talebinde bulunma hakkına sahiptir. Bu durumda teslim edilme durumu, eşyanın, taşıyıcı tarafından kendine teslim edilmesi talep edilen tarafa devredilmesiyle gerçekleşmiş sayılmaktadır. Bkz. Yargıtay'ın 11. HD., 18.05.1993 T., 1993/1017 E., 1993/3664 sayılı kararına göre "...Davacının, gerek dava dilekçesinden ve gerekse 19.10.1989 tarihli faksından, taşıma malın CMR senedinde varış yeri olarak gösterilen Waidhaus şehrindeki gümrükçü firma yerine, Bludenz şehrindeki 'Spedition Gebide Weiss' firmasına teslimine razı olduğu ve bu hususta talimat verdiği anlaşılmaktadır. Bludenz şehrindeki ... firma... aynı zamanda malı gümrükten çeken komisyoncu firmadır. Davalı taşıyıcının, talimat gereği malı '...Weiss' firmasına teslim etmesi ile yükümlülüğü sona ermektedir..." (ERİŞ, Açıklamalı-İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku, syf. 521).

²²¹ ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 55; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 242.

²²² ÇETİN ESKİCİ, a.g.e., syf. 15.

²²³ ÜLGİN, **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, syf. 41; YAZICIOĞLU, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu-Lahey Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, syf. 93; AYDIN, a.g.e., syf. 39; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 137.

kural olarak taşıyıcının, hak sahibinin haberi olmaksızın²²⁴ söz konusu eşyayı hak sahibine ait depo, işyeri, konut gibi yerlere bırakması durumunda eşya teslim edilmiş olarak değerlendirilmeyecektir. Nitekim eşyanın yanlış bir kişiye teslim edilmesi de teslim kapsamında değerlendirilmeyecek ve taşıyıcının sorumluluğu²²⁵ sona ermeyecektir. Bu duruma ek olarak CMR'nin 12/2. maddesine uygun olan ve taşıma sözleşmesinden farklı olarak, gönderenin eşyanın taşımacı tarafından başka bir teslim yerine götürülmesi veya başka bir tarafa teslim edilmesi istenmişse, taşıyıcının buna uygun tasarrufu doğrultusunda teslim işlemi gerçekleşmiş sayılmaktadır. Bu durumda taraflar arasında düzenlenen taşıma sözleşmesinin tadil edilmesi söz konusudur²²⁶.

Teslim etme hususunda önemli bir diğer unsur ise, yükleme ediminde olduğu gibi boşaltma ediminde de bu borcun kime ait olduğudur. Boşaltma borcunun gönderilene ait olduğu varsayıldığında, eşyanın taraflar tarafından taşıma sözleşmesinde belirtilen yere boşaltmaya hazır duruma getirilmesi ile teslim etme işlemi gerçekleşecektir. Boşaltma borcunun taşıyıcıda olması durumunda ise teslim etme işleminin gerçekleşmesi ve taşıyıcının eşya üzerinde olan özen borcunun sonlanması için eşyanın, salt gönderilenin hakimiyet alanına ulaştırılması değil, taşımanın yapıldığı araçtan boşaltılması da gerekmektedir²²⁷. Doktrinde bazı yazarlar her ne kadar eşyanın gönderen, gönderilen veya bunların temsilcileri tarafından

²²⁴ Taşıyıcı tarafından eşyanın, habersiz olarak taşıma sözleşmesinde belirtilen gönderilenin adresine bırakılması, gönderilene taşıma senedinin kendisinde kalacak olan nüshasının verilmesi, taşıma ücretinin tahsil edilmesi veya eşyayı teslim etmeye hazır olduğunu bildirmesi gibi durumlar, teslim etme durumunu teşkil etmemektedir. Nitekim bu durumlarda eşya, taşıyıcının fiili hakimiyetinden henüz çıkmamaktadır ve eşya üzerindeki zilyetliğin devri hususunda karşılıklı irade geçerli olmamaktadır (ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 55; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 243; AKINCI, a.g.e., syf. 82-83; AYDIN, a.g.e., syf. 39-40; ADIGÜZEL, a.g.e., syf. 50-51; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 113; ÇİM, a.g.e., syf. 20; ERDİL, a.g.e., syf. 149).

²²⁵ Belirtilen bu eylemlerin teslim edilme olarak değerlendirilmemesi sebebiyle, taşıyıcı sonradan teslim edimini usulüne uygun olarak gerçekleştirse dahi, teslim süresi olarak tarafların belirlediği sürenin veya basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul sürenin aşılması durumunda CMR kapsamında belirtilen diğer şartların da gerçekleşmesiyle taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu söz konusu olmaktadır. Usulüne uygun bir teslim etme işleminin hiç gerçekleşmemesi durumunda ise taşıyıcının sorumluluğu CMR'nin 20. maddesine göre değerlendirilecektir. Boşaltma yükümlülüğünün gönderilene olması durumunda, taşıyıcının eşyayı taşıma sözleşmesinde belirtilen yerde boşaltmaya hazır duruma getirilmesi, teslim etmenin gerçekleştirildiği anlamına gelmektedir (KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 243).

²²⁶ DEMİR, a.g.e., syf. 63-64.

²²⁷ USLU, a.g.e., syf. 68; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 243; AYDIN, a.g.e., syf. 80; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 249.

boşaltılması durumunda taşıyıcının ziya ve hasarın bu durumdan kaynaklı olabileceğini ispat etmesi durumunda sorumluluktan kurtulacağına dair CMR'nin 17/f.4.c. maddesinden hareketle taşıyıcının her şekilde boşaltma işlemine dahil olması gerektiğini belirtse de; boşaltmanın gönderilenin yükümlülüğünde olması durumunda eşyanın zilyetliğinin, herhangi bir engel haliyle karşılaşılmaksızın gönderilene devredilmesi ile teslim etme edimi gerçekleşecektir²²⁸.

3.2.3 Taşıma Süresinin Aşılma Durumu

3.2.3.1 Genel olarak

Taşıma sözleşmelerinde eşyayı taşıma edimini gerçekleştirmeyi taahhüt eden taşıyıcı, salt eşyayı bir yerde başka bir yere taşımayı değil, taşıma işlemine konu olan eşyaya özen gösterme ve taşıma sözleşmesinde belirtilen yerde teslim almaya yetkili kişiye, taşıma süresini aşmadan teslim etmeyi de üstlenmektedir. Taşıma süresini aşma durumu, taşıyıcının taşınacak olan eşyayı gönderenden teslim aldığı andan gönderilen hak sahibine teslim edene kadar geçen sürede oluşan bir olaydan dolayı eşyanın, teslim edilmesi gereken süreyi aşarak daha geç bir sürede teslim edilmesini belirtmektedir²²⁹. Bu kapsamda taşıma süresinin aşılmasından söz etmek için, söz konusu eşyanın geç dahi olsa teslim edilmesi gerekmektedir.

CMR kapsamında taşıyıcının gecikme kaynaklı olarak sorumlu tutulması için taşımanın gerçekleştirilmesi, bununla birlikte eşyanın taraflar tarafından uzlaştıkları veya basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul sürede gönderilene teslim edilmeme, başka bir deyişle taşıma süresinin aşılması gerekmektedir. Bu kapsamda taşıma süresinin aşılmasından, başka bir deyişle gecikmeden bahsedebilmek için eşyanın geç dahi olsa teslim edilmesi veya CMR kapsamında teslim edilmiş sayılması gerekmektedir. Tam anlamıyla bir taşıma ediminden söz edebilmek için gönderen tarafından gönderilene teslim edilmesi için taşıyıcıya taşıma

²²⁸ ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 59; AKINCI, a.g.e., syf. 81; AYDIN, a.g.e., syf. 40-41; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 137.

²²⁹ YAZICIOĞLU, Emine: "Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk", **MHB**, S. 2, 2002, syf. 1039, 1047; ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 55; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 242.

hakkı verilen eşyanın, söz konusu eşyanın asıl sahibi ve/veya hak sahibi olan gönderilene geç de olsa teslim edilmesi gerekmektedir. Nitekim CMR'nin gönderen ile gönderilen arasındaki taşıma edimini konu alması nedeniyle, gönderenden başlayan taşıma ediminin gönderilene son bulması gerekmektedir. Burada taşıyıcı sadece gönderen ve gönderilen arasında bir aracı rolü üstlenmektedir. Bu konuda Yargıtay 2008 tarihli kararında eşyanın geç gelmesi ve halen taşıyıcının elinde olması nedeniyle, eşyanın tesliminin gerçekleşmiş sayılamayacağı ifade edilmiştir²³⁰.

Taşıyıcının, taşıma ediminin belli bir süre içinde ifa etme yükümlülüğünü ne zaman ihlal edeceği ve gecikmeden doğan sorumluluğunun ne zaman ve ne şekilde oluşacağı CMR'nin 17/1 ve 19. maddelerinde düzenlenmiştir. CMR'nin Türkçe resmi çevirisinde 17/1. maddesindeki gecikmeden doğan sorumluluğa dair *"The carrier shall be liable... for any delay in delivery"* ifadesi yer almasa da, CMR'nin orijinal metninde taşıyıcının gecikme durumundan sorumlu olacağı görülmektedir²³¹.

CMR'nin 19. maddesi uyarınca gecikme durumundan söz edilmesi için, eşyanın, taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan sürede teslim edilmemesi veya herhangi bir sürenin kararlaştırılmaması durumunda ise taşıma ediminin fiili süresinin gerçekleştirildiği şartlar dikkate alındığında, basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul sürenin aşılması gerekmektedir. Bu doğrultuda CMR kapsamında gecikmeden doğan sorumluluk durumundan bahsedebilmek için, yukarıda da bahsedildiği gibi eşyanın gönderilene geç de olsa teslim edilmesi gerekmektedir. CMR'nin 20/1. maddesine göre taşıma sözleşmesinde belirtilen taşıma süresinin sonlanmasından itibaren 30 gün, taşıma süresi kararlaştırılmadığı durumda ise taşıyıcının eşyayı teslim alması sonrası 60 gün içinde eşyanın teslim edilmemesi, eşyanın zıya uğradığı hususunda net bir kanıt teşkil edecek ve talepte bulunma

²³⁰ Bkz. Yargıtay'ın 11. HD., 08.03.2004 T., 2003/7882 E., 2004/2231 sayılı kararında *"...Mahkemece benimsenen bilirkişi raporu doğrultusunda CMR Sözleşmesinin 23/5 nci maddesi uyarınca yükün gecikmesi nedeniyle davalı taşıyıcının taşıma ücretini geçmemek üzere tazminattan sorumlu olduğu sonucuna varılmış ise de, anılan sözleşme maddesinin, yükün alıcısına geç teslim edilmesi halinde uygulanması mümkün olup, somut olayda yükün alıcısına teslimi söz konusu olmayıp, yükün geç gelmesi nedeniyle alıcı yükü almamış, yük halen davalı taşıyıcı elinde bulunmaktadır..."* şeklinde hükmedilmiştir.

²³¹ KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 313; AKINCI, a.g.e., syf. 95; KENDİGELEN/AYDIN, *"Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR)-Resmî Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi"*, syf. 496; AYDIN, a.g.e., syf. 97.

hakkına sahip olan taraf, eşyanın kaybolduğuna hükmedilebilecektir. Bu durumda ise taşıyıcının ziyadan doğan sorumluluğu söz konusu olmaktadır²³².

3.2.3.2 Taşıma süresinin sözleşme doğrultusunda belirli olması durumunda

CMR kapsamında taşıma senedi, temel dayanak teşkil etmektedir. Bununla birlikte taşıma senedi, taşıma sözleşmesinin kurucu bir unsuru niteliğine sahip değildir. Bu kapsamda CMR'nin 4. maddesinde belirtilmiş olduğu gibi taşıma senedinin düzenlenmemesinin, düzenlenen taşıma senedinin usule uygun nitelikte olmamasının veya taşıma senedinde zıya oluşmasının, CMR hükümlerine tabi olacak olan taşıma sözleşmesinin geçerliliğinde herhangi bir etkisi bulunmamaktadır²³³.

Taşıma edimine konu olan tarafların uzlaştıkları taşıma süresinin CMR'nin 6/2.f. maddesine göre sevk mektubuna geçirilmesi gerekli olmakla birlikte, söz konusu sürenin sevk mektubunda yer almaması ise taşıma sözleşmesinin geçerliliği üzerinde etkileyciliği bulunmamaktadır. Yukarıda da belirtildiği gibi CMR'nin 4. maddesine göre sevk mektubunun olmaması, usulsüz olarak düzenlenmesi veya kaybolması, CMR'nin uygulanacağı taşıma sözleşmesinin varlığı ve geçerliliğini etkilememektedir. CMR'nin 9/1. maddesine göre ise sevk mektubu, taşıma sözleşmesinin aksi olarak, sözleşmenin şartları ve eşyanın taşıyıcı tarafından kabul edildiğine karine teşkil etmektedir. Bununla birlikte söz konusu durumun aksinin ispatı her zaman mümkün olmaktadır. Bu kapsamda sevk mektubunda uzlaşılan taşıma süresinin belirtilmemesi, tarafların temel olarak belirli bir taşıma süresinde uzlaştıkları, bununla birlikte sevk mektubunda belirtilmediğinin ispatına engel teşkil etmemektedir²³⁴.

Taşıma edimine konu olan tarafların uzlaştıkları taşıma süresi taşıma belgesi bulunmasa da, taraflar arasında bulunan yazışmalar veya taşıyıcının taşımanın yapılacağı güzergah arasında

²³² USLU, a.g.e., syf. 65-66.

²³³ KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 315; KENDİGELEN, Abuzer/AYDIN, Alihan: **Bibliyografyalı Notlu-İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı**, İstanbul: Beta Basım Yayım, 2001, syf. 501.

²³⁴ DAĞ, a.g.e., syf. 26-27; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 315, KENDİGELEN, Abuzer/AYDIN, Alihan "Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR)-Resmî Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi", Prof. Dr. Ömer TEOMAN'a 55.Yaş Günü Armağanı, C. I, İstanbul: Beta Basım Yayım, 2002, syf. 501.

taşımanın belirli bir süre içinde gerçekleştirilmesine yönelik olarak vermiş olduğu reklam, eşyanın teslim yerine ulaştırılması gereken tarihin tahmini bir şekilde saptanması veya eşyanın teslim alındığı yerden belirli bir tarihte yola çıkarak başka bir vasıta tarafından gerçekleştirilecek sefere yetiştirilmesi hususlarının kararlaştırılması gibi hallerde taşıma süresinin taraflar tarafından saptandığı sonucuna ulaşılmalıdır²³⁵. Bununla birlikte taşıma süresinin sevk mektubunda açık olarak belirtilmemesi ve söz konusu durumun bir uyumsuzluk oluşturması durumunda, belirli bir sürenin kararlaştırıldığını iddia eden taraf, bu durumu ispat etmelidir²³⁶.

Teslim süresi, eşyanın kesin olarak belli bir tarihte teslim edilmesine yönelik olarak net bir sürenin kararlaştırılması gerekmemektedir. Örnek olarak eşyanın belli bir tarihte hareket edecek olan başka bir taşıma vasıtasına yetiştirilmesi²³⁷, teslim alınmasından itibaren belli bir süre sonrasında²³⁸ veya belli bir zaman aralığında teslim edilmesinin²³⁹ kararlaştırılması, taşıyıcı tarafından verilen reklamlarda taşımanın belli bir sürede gerçekleştirildiğinin taahhüt edilmesi²⁴⁰ gibi durumlarda tarafların taşıma süresi üzerinde kararlaştırdıkları belirtilebilecektir.

3.2.3.3 Taşıma süresinin sözleşme doğrultusunda belirli olmaması durumunda

Taşıma süresinin sözleşme doğrultusunda belirlenmemesi, taşıyıcının eşyayı kendi inisiyatifinde teslim edeceği anlamına gelmemektedir. Sözleşme kapsamında taşıma süresinin belirlenmemesi durumunda bile taşıyıcı, taşımayı belli bir süre dahilinde ifa etmek durumundadır. Nitekim CMR'nin 19. maddesinde taşıma süresinin sözleşme doğrultusunda belirlenmemesi durumunda, taşıyıcının taşımayı yapacağı sürenin ne şekilde belirleneceği konusu belirtilmiştir. Söz konusu hükümde taşıma sözleşmesi ile kararlaştırılmayan durumlarda taşıma süresi, basiretli bir taşıyıcının taşıma işlemini gerçekleştirmesi beklenen makul süre olarak belirtilmektedir. Bu hükümde basiretli bir taşıyıcı kavramından

²³⁵ AKINCI, a.g.e., syf. 127; ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 62; ERDİL, a.g.e., syf. 241; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 127; AYDIN, a.g.e., syf. 100.

²³⁶ ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 62.

²³⁷ ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 62.

²³⁸ LOEWE, a.g.e., syf. 371.

²³⁹ AKINCI, a.g.e., syf. 128.

²⁴⁰ AYDIN, a.g.e., syf. 100.

bahsedilerek, taşıma süresine yönelik objektif bir kriter kabul edilmiştir²⁴¹. Bu konuda Yargıtay'ın da destekleyici kararı bulunmaktadır. Nitekim Yargıtay 2006 tarihinde verdiği bir kararla, taraflar arasında düzenlenen taşıma sözleşmesinde taşıma süresinin belirlenmemesi durumunda CMR'nin 19. maddesine göre taşıma süresinin, basiretli bir taşıyıcı tarafından gerçekleştirilecek makul taşıma süresine göre gerçekleştirileceği belirtilmiştir²⁴².

CMR'nin 19. maddesi kapsamında makul sürenin ne şekilde hesaplanacağı belirtilmese de, *“özellikle parça yük taşımacılığında tüm yükü bir araya getirmek için gerekli olan zaman da dikkate alınarak”* denilerek makul süre durumunun, somut taşıma işlemine dair şartlar dikkate alınarak belirlenmesi gerekliliği anlaşılmaktadır²⁴³.

Her taşıma edimi için geçerli ve genel olarak kabul edilen makul bir sürenin belirlenmesi mümkün olmamaktadır. Makul süre kavramı, somut taşıma işleminin niteliklerinin dikkate alındığı ve taşıma ediminin normal şartlar altında yapılabileceği süreyi belirtmektedir. Uygulama kapsamında makul süre düzenlenirken, taşımanın yapıldığı vasıtanın nitelikleri, taşımaya konu eşyanın nitelikleri, taşımacılığın yapıldığı yolun şartları, göndericinin taşıyıcıya verdiği talimatlar, gümrükte taşıyıcının ve eşyanın bekleme süresi, taşıyıcı için izin verilen yasal sürüş saatleri gibi unsurlar dikkate alınacak ve bu doğrultuda makul sürenin aşılma durumu, başka bir deyişle gecikme olup olmayacağı belirlenecektir²⁴⁴. Makul sürenin hesaplanmasında taşıma süresinin başlangıcı olarak, eşyanın taşınması için teslim alındığı an esas alınmalıdır²⁴⁵. Bununla birlikte makul sürenin hesaplanmasında taşıma

²⁴¹ YAZICIOĞLU, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu-Lahey Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, syf. 82; AYDIN, a.g.e., syf. 102, 103; AKINCI, a.g.e., syf. 128, 129.

²⁴² Yargıtay 11. HD., 12.12.2006 T., 2005/12623 E., 2006/13193 sayılı kararına göre “Tarafların düzenlediği taşıma sözleşmesinde taşıma süresi belirlenmemiş ise, CMR md. 19 uyarınca taşıma süresi, basiretli bir taşıyıcı tarafından gerçekleştirilecek makul taşıma süresine göre gerçekleştirilir. Bu süre her somut olayın koşullarına göre ayrı ayrı değerlendirilmelidir.” şeklinde hükmedilmiştir.

²⁴³ CMR, md. 19; DAĞ, a.g.e., syf. 28.

²⁴⁴ AKINCI, a.g.e., syf. 128-129; ERDİL, a.g.e., syf. 241-242; ARKAN, a.g.e., syf. 63; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 128.

²⁴⁵ YAZICIOĞLU, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu-Lahey Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, syf. 83; TEXO DENES, Agustín: “Considerations on the Contract for the International Carriage of Goods by Road”, **Revista De La Facultad De Derecho**, C. 44, S. 1, 2018, syf. 268; YEŞİLOVA ARAS, a.g.e., syf. 16; CLARKE, a.g.e., syf. 107; MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 137 Bu kapsamda eşyanın belli bir tarihte gönderenden teslim alınmasına dair uzlaşıldığı ancak alıcıya teslim tarihinin açık olarak belirtilmemesi durumunda, taşıyıcının eşyayı teslim alması doğrultusunda uzlaşılan

sözleşmesinin kurulmuş olduğu anda tarafların içinde bulunduğu mevcut şartlar dikkate alınmalı, bu kapsamda taşıma sözleşmesinin kurulmuş olduğu an mevcut olmayan ancak sonradan ortaya çıkan olumsuz şartlar dikkate alınmamalıdır²⁴⁶.

Basiretli bir taşıyıcının yapacağı taşımada geçerli olan makul sürenin saptanması hususunda, taşıyıcının taşıma edimini gerçekleştirmesinde oluşabilecek olağanüstü olayların dikkate alınmaması durumunda, taşıyıcının, gecikmeden doğan sorumluluk durumundan kurtulması için CMR'nin 17/2. maddesi kapsamında taşıma sırasında oluşan ve gecikme durumuna yol açan olağanüstü olayları önleme ve sonuçlarından kaçınmaya imkan olmadığını ispatlama yükümlülüğü devam edecektir. Bu kapsamda taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulması için taşıma süresinin, taşıma sözleşmesi ile uzlaşıldığı durumdan farklı bir durum söz konusu olmayacaktır. Halbuki makul sürenin saptanmasında, taşıma sırasında oluşan olağanüstü olayların dikkate alındığı durumda, taşıyıcının söz konusu olayları ispatlamasına gerek kalmamakta, başka bir deyişle bu olayları ispat etme külfetinden kurtulmaktadır. Bu durumda ise, taşıma süresinin taraflar tarafından uzlaşıldığı durumlar ve taşıma süresinin basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul süre dikkate alınarak saptandığı durumlar arasında, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulmasında ispat yükümlülüğü bakımından bir farklılık mevcut olmaktadır. Bu durum sebebiyle olağanüstü durumlar değerlendirilmeye alınmamalıdır²⁴⁷.

Taşıma süresinin aşılmasının geçerli olması için, taşıma süresinin ne kadar aşıldığı önem arz etmemektedir. Taşıma süresinin aşılma durumunun bir zarar teşkil etmesi, taşıyıcıdan tazminat talep etmek için yeterlidir. Bununla birlikte eşyanın uzlaşılan sürede veya basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul bir süre içinde teslim edilmemesini iddia ederek taşıyıcıdan

tarihe ek olarak normal taşıma süresinin eklenmesi ile ortaya çıkacak olan süre, basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul süredir (DAĞ, a.g.e., syf. 28-29).

²⁴⁶ GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 129; ERDİL, a.g.e., syf. 242; AYDIN, a.g.e., syf. 104; YAZICIOĞLU, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu-Lahey Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, syf. 82.

²⁴⁷ DAĞ, a.g.e., syf. 28-29; AYDIN, a.g.e., syf. 102, 103; AKINCI, a.g.e., syf. 128, 129; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 254; ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 44; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 111; ÜLGİN, **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, syf. 56; MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 113; ERDİL, a.g.e., syf. 161.

tazminat talebinde bulunacak davacının, makul sürenin ne olduğunu ispat etmesi gerekmektedir²⁴⁸.

3.2.3.4 Taşıma süresinin başlangıcı

CMR'nin 17/1. maddesine göre taşıma süresi, taşıyıcının taşınacak eşyanın taşımak için teslim alması ile başlamaktadır. Taşıma edimine konu eşyanın birden fazla parçadan oluşması durumunda taşıma süresi, her bir parçanın taşıyıcı tarafından taşıma edimine konu olması için teslim alındığında başlar²⁴⁹. Önceki bölümde de belirtildiği gibi eşyanın teslim alınması, eşyadaki vasıtalı veya vasıtasız zilyetliğin gönderen veya temsilcisinin, taşıyıcı veya temsilcisine aktarılmasıdır²⁵⁰. Bu kapsamda eşyanın, taşıyıcı bilgisi dışında taşıyıcının deposu veya taşımanın yapılacağı vasıtaya konulması durumunda veya taşıyıcının, eşyayı taşımak için değil, salt saklamak için teslim alması durumunda taşıyıcının eşyayı taşıma iradesinden söz edilemeyecektir. Bu nedenle taşıyıcının sonraki bir tarih için taşıma yapacağı eşyayı gönderenin talimatı olmadan önceki bir tarihte taşıma edimini başlatması durumunda gönderenin eşyayı taşıma iradesinin eksik olması sebebiyle taşıma hukuku kapsamında bir teslim alma durumundan söz edilemez²⁵¹.

Eşyanın taşınmak için taşıma vasıtasına yüklenmesi ve teslim alma durumunun gerçekleşmesi her zaman için aynı anlama gelmemektedir. Taşıyıcının eşyayı teslim alması, taşıma vasıtasına yüklenmesinden önce gerçekleşebilmekle birlikte, vasıtaya yüklenmesi sonrasında da gerçekleşebilmektedir. Önceden de belirtildiği gibi CMR kapsamında yükleme sorumluluğunun kime ait olduğu düzenlenmemektedir. Bu hususta oluşabilecek bir uyuşmazlık, yükleme işinin hangi tarafa ait olduğu taşıma sözleşmesi kapsamında

²⁴⁸ AKINCI, a.g.e., syf. 129.

²⁴⁹ KAYA, *Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, syf. 56-57; ÜLGEN, *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları*, syf. 41; Ülgen, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, syf. 171; ARKAN, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, syf. 53.

²⁵⁰ KAYA, *Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)*, syf. 241; ÜLGEN, *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları*, syf. 40; ÜLGEN, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, syf. 170; AYDIN, a.g.e., syf. 35; YAZICIOĞLU, *Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu-Lahey Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, syf. 90; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 134.

²⁵¹ AYDIN, a.g.e., syf. 36; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 134.

uzlaşılması durumunda, CMR'nin yanında uygulanacak ulusal hukuka uygun olarak çözümlenmektedir²⁵².

3.2.3.5 Taşıma süresinin sonlanması

Genel olarak CMR'nin 17/1. maddesi uyarınca taşıma süresi, eşyanın taşıyıcı tarafından varma yerinde gönderilen veya hak sahibine teslim edilmesi ile son bulmaktadır. Geçerli bir teslimin söz konusu olması için eşyanın hak sahibine teslim edilmesi gerekir. Eşyanın hak sahibi olmayan bir tarafa teslim edilmesi durumunda söz konusu teslim geçersiz olmaktadır²⁵³. CMR'nin 6/1. maddesi kapsamında eşyanın gönderildiği kişinin isminin ve adresinin sevk mektubuna yazılması gerekmektedir²⁵⁴. Eşyanın sevk mektubunda gönderilen olarak belirtilen hak sahibi kişiye teslim edildiğinde gerçek bir teslimden söz edilebilmektedir. Ancak önceden de belirtildiği gibi CMR'nin 12/1. maddesine göre gönderen, taşıyıcıdan taşımayı durdurması, teslimin gerçekleştirileceği yeri değiştirmesi veya eşyanın sevk mektubunda belirtilen gönderilenden başka bir kişiye teslimini teslim etmesini talep ederek eşyaya tasarrufta bulunma hakkına sahiptir²⁵⁵. CMR'nin 12/4. maddesine göre gönderilen, tasarruf hakkını kullanarak eşyanın başka bir kişiye teslim edilmesi talebinde bulunabilmektedir²⁵⁶. Bu kapsamda söz konusu hükümlere göre, gönderen veya gönderilen taşıyıcıya talimat vererek eşyanın söz konusu sözleşme kapsamına uzlaşılan kişiden başka bir kişiye teslim edilmesini talep ettiklerinde, eşyanın bu kişiye teslim edilmesi gerekmektedir. Bu şekilde taşıma süresi de sonlanacaktır²⁵⁷.

Eşyanın Gümrük İdaresine Teslimi:

Eşyanın gümrük idaresine teslim edilmesi, taşıyıcının taşıma sorumluluğunu sonlandırması konusu, CMR kapsamında düzenlenmemiştir. Bu kapsamda doktrinde bu konuya yönelik farklı görüşlerin varlığı dikkati çekmektedir. Bir görüşe göre gümrüğe teslim ile taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için gümrüğe teslimin gönderen veya gönderilence açık bir

²⁵² AKINCI, a.g.e., syf. 89.

²⁵³ AYDIN, a.g.e., syf. 40; KAYA, *Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)*, syf. 243.

²⁵⁴ CMR, md. 6/1.

²⁵⁵ CMR, md. 12/1.

²⁵⁶ CMR, md. 12/4.

²⁵⁷ DAĞ, a.g.e., syf. 35.

şekilde kendilerine teslim gibi taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarıcı etkide olduğunu gerek sözleşmeden gerekse ticari teamülden bilmeleri gerektiği belirtilmektedir. Bu kapsamda sözleşme doğrultusunda eşyanın gümrüğe teslimi uzlaşmamış ve ticari teamülün söz konusu olmadığı durumlarda, eşyanın gümrüğe teslim edilmesinin gönderilene teslim edilme durumu gibi değerlendirilmemesi gerektiği, eşyanın gümrüğe teslimiyle taşıyıcının sorumluluktan kurtulamayacağı öne sürülmektedir²⁵⁸. Başka bir görüşe göre eşyanın gümrüğe teslimi ile taşıyıcının teslim etme durumunun belirlenmesine yönelik olarak taraflar arasında düzenlenen sözleşmenin esas alınması gerekmektedir. Bu kapsamda taşıyıcının taşıma sözleşmesinde eşyayı gümrüğe teslim etmeyi taahhüt etmesi durumunda taşıyıcının sorumluluğu, eşyayı gümrüğe teslim etmesi ile sonlanmaktadır. Taşıyıcının sözleşmede eşyayı gönderilen tarafa teslim etmeyi taahhüt etmesi durumunda ise, gümrüğe teslim edilmesiyle gönderilene teslim etme durumu tam olarak gerçekleşmediği için taşıyıcının sorumluluğu devam etmektedir. Sözleşmede teslim edilecek tarafa dair açıklık olmaması durumunda ise durum ve şartlar ile ticari örf ve geleneklere göre bir sonuçta bulunmak gerekmektedir²⁵⁹.

Eşyanın Teslimine Dair Engellerin Mevcudiyeti:

Eşyanın teslimine dair engellerin mevcudiyeti, taşıyıcıda taşıdığı eşyayı gönderilen tarafa teslim etme istek ve iradesine sahip olmasına rağmen kendi elinde bulunmaya nedenlerden dolayı eşyanın zilyetliğini, eşyayı teslim alma hakkını haiz tarafa nakledememesi durumunu belirtmektedir²⁶⁰. Kural olarak teslimine dair engeller, eşyanın gönderildiği yere ulaşması sonrası geçerli olmaktadır. Bununla birlikte bazı durumlarda taşıyıcı, taşıdığı eşyayı taşıma ediminin tamamlanması öncesinde de gönderilen tarafa teslim etmek durumunda kalabilmektedir. Örnek olarak CMR'nin 14. maddesi kapsamında eşyanın teslim adresine varmadan önce sözleşmenin sevk mektubunda belirtilen şartlara göre uygulanmasının imkansız duruma gelmesi durumunda taşıyıcı, CMR'nin 12. maddesi doğrultusunda eşyaya

²⁵⁸ ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 118.

²⁵⁹ ÜLGİN, **Uluslararası Taşımacılık**, syf. 44; ÜLGİN, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, syf. 174.

²⁶⁰ AYDIN, a.g.e., syf. 43; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 140.

tasarrufta bulunma hakkına sahip taraftan talimat talep edecek ve talimat kapsamında hareket edecektir²⁶¹.

Taşıyıcının sorumluluğu, eşyayı hak sahibine teslim etmesine kadar devam etmektedir. Bununla birlikte teslim dair engellerin mevcudiyeti durumunda taşıyıcı, elinde bulunmayan nedenlerden dolayı eşyayı teslim edememektedir. Bu durumda ise sorumluluk durumundan kurtulamamaktadır. Teslime dair engellerin mevcudiyeti durumunda taşıyıcının ne şekilde davranacağı CMR'nin 15. ve 16. maddeleri ile düzenlenmektedir.

CMR'nin 15/1. maddesi kapsamında eşyanın teslim edileceği yere varması sonrası yaşanan şartların eşyanın teslim edilmesini engellemesi durumunda taşıyıcı, gönderen taraftan talimat talep edecektir. Gönderilen tarafın eşyayı kabul etmeme durumunda ise gönderen, sevk mektubunun ilk nüshasını ibraz etmeksizin eşya üstünde tasarruf hakkına sahiptir. Sevk mektubunun ilk nüshasının ibraz edilmesinin mecbur olmaması ise ilk nüshanın önceden gönderilene yollanmış olacağı düşüncesinden kaynaklanmaktadır²⁶².

Teslime dair engellerin mevcudiyeti durumunda taşıyıcının başvurabileceği bir diğer yol ise CMR'nin 16. maddesi ile düzenlenmektedir. Bu kapsamda sözleşmenin CMR'nin 14/1. maddesine göre eşyanın teslim edileceği yere varmadan taşıyıcı tarafından uygulanması imkansız duruma gelmesi halinde ve CMR'nin 15. maddesinde belirtilen durumlarda eşyayı, tasarruf etme hakkına sahip tarafın hesabına derhal boşaltabilmektedir²⁶³. Bu durum sonucunda ise taşıma edimi tamamlanmış olarak değerlendirilmektedir. Başka bir deyişle, taşıyıcı söz konusu maddeye uygun olarak eşyayı boşaltırsa, CMR'nin 17 vd. maddeleri ile düzenlenen sorumluluğu sonlanacaktır. Taşıyıcı eşyayı boşaltması sonrasında hak sahibi adına koruma altına alabilmekte veya onu üçüncü bir kişiye verebilmektedir. Eşyanın üçüncü bir kişiye verilmesi durumunda ise taşıyıcının, üçüncü kişi seçiminde tedbirli olma dışında bir sorumluluğu bulunmamaktadır²⁶⁴.

Kanaatimizce taşıyıcı teslim dair engellerin mevcudiyeti durumunda yukarıda belirtilen iki durumdan birini tercih etme hakkına sahiptir. Gönderenden talimat alma durumunda

²⁶¹ DAĞ, a.g.e., syf. 38; AYDIN, a.g.e., syf. 45.

²⁶² AYDIN, a.g.e., syf. 45; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 141.

²⁶³ DAĞ, a.g.e., syf. 40.

²⁶⁴ AYDIN, a.g.e., syf. 45; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 141.

taşıyıcının CMR'nin 17 vd. maddelerine göre sorumluluktan ne zaman kurtulacağı konusu, gönderenin vereceği talimat kapsamında belirlenecektir. CMR'nin 16/3. maddesindeki şartların gerçekleşmesi durumunda eşyanın taşıyıcı tarafından satılması durumunda ise taşıyıcı, sorumluluktan eşyayı satması ile kurtulacaktır. Eşyanın boşaltımı yolunun tercih edilmesi durumunda ise taşıyıcı, eşyayı CMR'nin 16. maddeye uygun olarak boşaltmışsa sorumluluktan kurtulacaktır. Eşyanın boşaltımı sonrası ise taşıyıcının sorumluluğu, CMR kapsamında değil, CMR'nin yanında uygulanacak olan ulusal hukuk kapsamında belirlenmektedir.

Eşyanın Taşınmasına Dair Engellerin Mevcudiyeti:

Taşımaya dair engel, taşıma sözleşmesinin yapılması sonrası oluşan ve taşıma ediminin sözleşme kapsamında belirlenen şekilde gerçekleşmesine olanak tanımayan doğal afetlerin yaşanması, yetkili makam tarafından gereken giriş veya çıkış izninin verilmemesi veya grev gibi durumları belirtmektedir²⁶⁵.

Taşıyıcının sorumluluğu, eşyayı teslim almasından hak sahibine teslim etmesine dek devam etmektedir. Taşımaya dair engellerin mevcudiyeti durumunda ise taşıyıcı, teslim dair engellerin mevcudiyeti durumunda olduğu gibi eşyayı hak sahibine teslim edememekte ve bu kapsamda sorumluluktan kurtulamamaktadır. Taşımaya dair engellerin mevcudiyeti durumunda taşıyıcının ne şekilde davranacağı CMR'nin 14. ve 16. maddeleri kapsamında düzenlenmektedir.

CMR'nin 14. maddesi uyarınca iki tür taşıma engeli belirtilmektedir. Bunlar taşımanın imkansız duruma gelmesi ve taşımanın farklı şekillerde gerçekleştirilmesi imkanıdır. Sevk mektubu kapsamında eşyanın farklı bir vasıtaya aktararak taşınmasının yasaklanması veya taşıma ediminin gerçekleşmesi için belli bir süre kapsamında uzlaşıldığı durumlarda, taşıma edimi esnasında söz konusu durumların gerçekleştirilmesi herhangi bir nedenden dolayı imkansız duruma gelirse CMR'nin 14/1. maddesi kapsamında taşıyıcının iki şekilde davranma imkanı bulunmaktadır. Bunlardan ilki, eşya üstünde hak sahibi olan kişiden ne şekilde hareket edeceğine dair talimat talebinde bulunmasıdır. Bu durumda eşyanın teslimi,

²⁶⁵ ARKAN, *Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları*, syf. 145; AYDIN, a.g.e., syf. 47; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 142.

hak sahibi kişiden alınacak talimata göre değerlendirilmektedir²⁶⁶. İkincisi ise CMR'nin 16/2. maddesine göre eşyanın boşaltılmasıdır. Eşyanın boşaltılması her ne kadar teknik açıdan bir teslim olarak değerlendirilmese de, nerede boşaltıldığı dikkate alınarak teslim ile aynı sonuca neden olmaktadır²⁶⁷. Bununla birlikte taşıyıcının bu türde bir taşıma engeliyle karşılaşması durumunda CMR'nin 16/3. maddesinde belirtilen şartların gerçekleşmesi durumunda eşyaya tasarrufta bulunma hakkına sahip kişiden talimat beklemeden eşyayı satabilmektedir²⁶⁸.

İkinci taşıma engelinin mevcudiyeti durumunda taşıyıcı, ilk olarak eşyaya tasarruf etme hakkına sahip kişiden uygun bir süre içinde talimat almayı bekleyecektir. Taşıyıcı CMR'nin 12/5.b lafzına göre uygun bir sürede talimat alması durumunda hak sahibinin talimatlarına uygun şekilde davranacaktır²⁶⁹. Taşıyıcı uygun bir sürede talimat almaması durumunda ise eşyaya tasarrufta bulunma hakkına sahip kişinin çıkarına en uygun tedbirleri almak durumundadır. Bu kapsamda taşıyıcının özen yükümlülüğünden bahsedilmektedir²⁷⁰. Taşıyıcı CMR'nin 14/2. maddesinde belirtilen engellerle karşılaşır ise CMR'nin 16/2. maddesi uyarınca eşyayı hak sahibinin hesabına boşaltma ve koruma altına alma imkanına sahip değildir. Nitekim CMR'nin 16/2. maddesi uyarınca taşıyıcının eşyayı hak sahibinin hesabına boşaltmasına şart olarak CMR'nin 14/1 ve 15. maddelerindeki şartların gerçekleşmesi gerekmektedir²⁷¹.

3.3 ZARARIN GERÇEKLEŞMESİ

3.3.1 Genel Olarak

CMR bakımından eşyanın teslim edilmesinde gerçekleşen gecikme durumu, taşıyıcının gecikme kaynaklı sorumluluğunun doğması kapsamında tek başına yeterli olmamaktadır. Hak sahibinin gecikme durumunda zarara uğradığını ispatlaması durumunda CMR'nin 23/5.

²⁶⁶ AYDIN, a.g.e., syf. 47; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 142; KAYA, "Taşıyıcının Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme (CMR)'de Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)", syf. 244.

²⁶⁷ ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 122; AYDIN, a.g.e., syf. 48.

²⁶⁸ DAĞ, a.g.e., syf. 43-44; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 143.

²⁶⁹ CLARKE, Malcolm A./YATES, David: **Contracts Of Carriage By Land And Air**, London & Singapore: Lloyd's of London Press Ltd., 2004, syf. 20.

²⁷⁰ GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 143.

²⁷¹ DAĞ, a.g.e., syf. 44; CLARKE, a.g.e., syf. 107; MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 137.

maddesi uyarınca taşıyıcı, taşıma ücretinden fazla olmamak şartıyla belirli bir miktarda sorumlu olmaktadır. Bu kapsamda gecikmeden doğan bir zararın geçerli olmaması durumunda taşıyıcı, salt eşyanın geç teslim edilmesi sebebiyle sorumlu tutulamayacaktır. Bununla birlikte taşıyıcının gecikme kaynaklı gerçekleşen zarardan sorumlu tutulabilmesi için salt hak sahibinin zarara uğraması yetersiz olup, aynı zamanda zarar durumunu ispat etmek durumundadır²⁷². Bu konuda Yargıtay'ın da destekleyici kararı bulunmaktadır²⁷³. Bu kapsamda CMR uyarınca öngörülen sorumluluğun tazminat sorumluluğu kapsamında değerlendirildiği görülmektedir. ²⁷⁴ Nitekim tazminat hukukunun temel ilkesi uyarınca tazminat durumundan bahsedilebilmesi için bir zararın olması gerekmektedir.

Gecikme durumundan doğan zararın saptanması konusunda CMR kapsamında herhangi bir düzenlemenin bulunmamasından dolayı, genel hükümlere başvurulması gerekmektedir. Bu kapsamda zarar, gecikme durumunun gerçekleşmesi ihtimali kapsamında hak sahibinin malvarlığının olması gereken durumu ile geç teslimat sonrası bulunduğu durum arasında oluşan farka göre saptanacaktır. Taşıyıcının sorumluluk durumunun eşyanın teslim alımından teslim edilmesine dek devam ettiğinden hareketle, zararın tazmini kapsamında eşyanın taşıma süresi içinde ulaştığı en yüksek değer dikkate alınmayacaktır²⁷⁵.

Taşıyıcının CMR kapsamında gecikmeden sorumlu olması için sözleşmede belirlenen taşıma süresinin aşılması ve hak sahibinin herhangi bir zarar yaşaması yeterli değildir. Bununla birlikte taşıma süresinin aşımı ve oluşan zarar arasında uygun illiyet bağının olması da gereklidir. Temel olarak illiyet, iki olay arasında oluşan neden-sonuç ilişkisidir. Bu kapsamda bir olayın varlığı başka bir olayın oluşmasına temel teşkil ediyorsa, o olayı nedeni

²⁷² KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 250; KENDİGELEN, Abuzer: **Hukukî Mütalâalar (Mahkeme Kararları ile Birlikte)**, C. I, Taşıma ve Sigorta Hukuku, Kararları, Tamamlanmış 2. Bası, İstanbul: Arıkan, 2001, syf. 17; YAZICIOĞLU, **Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk**, syf. 1049; SEVEN, Vural: "Taşıma Hukukunda Taşıyıcının Kusur Derecesine Bağlanan Sonuçlardan Kaynaklanan İspat Sorunları", **Legal MİHDER**, C. 1, S. 1, 2005, syf. 58-59.

²⁷³ Yargıtay 11. HD 19.06.2000 T., 2000/4859 E., 2000/5755 sayılı kararına göre "...davacı taşıyıcının malların teslimini taahhüt ettiği 19.08.1996 tarihinden 4 gün sonra 23.08.1996 tarihinde teslimi gerçekleştirdiği, bu gecikmeden CMR 19. madde uyarınca taşıyıcı davacının sorumlu olacağı, ancak davalının gecikmeden ötürü bir zarara uğradığını kanıtlayamadığı, bu nedenle davacının navlun ücreti talep etmekte haklı olduğu..." şeklinde hükmedilmiştir.

²⁷⁴ AKINCI, a.g.e., syf. 145; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 157; ERDİL, a.g.e., syf. 240.

²⁷⁵ YAZICIOĞLU, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu-Lahey Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, syf. 148; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 157.

sayılmaktadır²⁷⁶. Taşıyıcının gecikme durumundan sorumlu olabilmesi için zarar durumunun gecikmeden doğması gerektiği göz önünde bulundurulduğunda, zararın gecikmeden doğmaması durumunda taşıyıcının gecikme hükümleri uyarınca sorumlu tutulması mümkün olmamaktadır. Bu kapsamda hak sahibi, gecikme kaynaklı oluşan zarar nedeniyle açmış olduğu davada gecikme durumunu, gecikme durumunun neden olduğu zararı ve gecikme ve zarar arasında oluşan uygun illiyet bağıını ispatlamalıdır²⁷⁷.

3.3.2 Gecikme Kaynaklı Gerçekleşen Zarar

Taşıma süresinin aşılması, taşıyıcının CMR kapsamında gecikmeden sorumluluğunun doğması için tek başına yeterli olmamaktadır. Gecikme kaynaklı bir zararın gerçekleşmesi için, aynı zamanda hak sahibinin eşyanın geç teslimi nedeniyle zarara uğraması gerekmektedir. Gecikme durumu bir zarar oluşturmamış ise taşıyıcının sorumluluğundan bahsedilemeyecektir²⁷⁸.

Doktrinde taşıyıcının sahip olduğu sorumluluk durumunun gecikme kaynaklı mı yoksa zıya veya hasardan kaynaklı olup olmadığı tartışmalıdır. Doktrindeki bir görüş kapsamında gecikme durumunun hasara veya hasarın gecikme durumuna neden olduğu durumlarda taşıyıcı, hasar durumundan sorumlu tutulmalıdır. Bu durumda gecikme kaynaklı gerçekleşen zarardan bahsedebilmek için zarar ile gecikme arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekmektedir²⁷⁹. Burada uygun illiyet kapsamında belirtilmek istenen, somut olayın nitelikleri ile gerçekleşen gecikme durumunun oluşturduğu zararların, yapılan taşımacılık ediminin olağan durumları ve hayatın normal akışına paralellik sergileyecek nitelikte olmasıdır. Somut olayda gecikme nedeniyle oluşan zarar durumu ile taşımacılık ediminin olağan durumları ve hayatın normal akışı paralellik gösteriyorsa, alacaklının uğradığı zarar ve gecikme arasında uygun illiyet bağının olduğunu söylemek mümkün olmaktadır²⁸⁰.

²⁷⁶ TEKİNAY, S. Sulhi/AKMAN, Sermet/BURCUOĞLU, Haluk/ALTOP, Atilla: **Borçlar Hukuku: Genel Hükümler**, 7. Baskı, İstanbul: Filiz Kitabevi, 1993, syf. 567.

²⁷⁷ ERDİL, a.g.e., syf. 244; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 162.

²⁷⁸ KENDİGELEN, Abuzer: **Ticaret Hukuku Kürsüsünde Onbeş Yıl (1986-2001) Hukuki Mütalaalar (Mahkeme Kararları İle Birlikte) C: I Taşıma ve Sigorta Hukuku**, 2. Bası, İstanbul: Arıkan, 2006, syf. 17; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 157; AKINCI, a.g.e., syf. 138.

²⁷⁹ ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 126-127; AYDIN, a.g.e., syf. 33.

²⁸⁰ EREN, Fikret: **Borçlar Hukuku: Genel Hükümler**, 11. Bası (Tıpkı Basım), İstanbul: Beta Yayınları, 2009, syf. 1060.

Taşıyıcının gecikme durumundan sorumluluğunun doğması için zarar ile gecikme arasında bir illiyet bağının olması gereği dikkate alındığında, zararın gecikmeden doğmaması durumunda ise taşıyıcı gecikme hükümleri kapsamında sorumlu tutulamayacaktır. Bu kapsamda hak sahibinin gecikmeden doğan zararı sebebiyle açmış olduğu davada, karşılaştığı zararı ve bu zarar ile gecikme arasında uygun illiyet bağını ispatlamakla yükümlüdür²⁸¹.

Eşyanın geç teslimi dolayısıyla hak sahibi doğrudan olabildiği gibi, dolaylı olarak malvarlıksal zararlara da maruz kalabilmektedir. Dolaylı malvarlıksal zararlar, eşyanı ziya ve/veya hasarı dışında oluşan zararlardır ve genel olarak hak sahibinin malvarlığındaki azalma veya kar durumundan yoksun kalma biçiminde gerçekleşen zarar durumudur²⁸². Örnek olarak gecikme nedeniyle üretim kaybının gerçekleşmesi²⁸³, gönderilenin gecikme dolayısıyla üçüncü kişilere vermiş olduğu taahhüdü zamanında yerine getirememesi nedeniyle tazminat ödemesi²⁸⁴, makine parçalarının geç teslimatı nedeniyle makinenin montajını yapacak yabancı teknik elemana fazladan masraf ödenmesi, eşyaya fazladan ardiye ücreti ödenmesi²⁸⁵, boşaltmayı yapacak işlere gecikme nedeniyle fazladan ücret ödenmesi, siparişe dair sözleşmenin iptali kaynaklı oluşan zararlar²⁸⁶ gibi zararlar bu türdeki zararlardır.²⁸⁷

Başka bir görüş kapsamında ise gecikme durumunun eşyada hasara neden olduğu durumlarda, hakların yarışması durumu söz konusu olmakta ve bu kapsamda hasar sorumluluğuna dair hükümlere ek olarak gecikmeye dair hükümler de uygulama alanı bulabilecektir²⁸⁸. Yine doktrindeki başka bir görüşe göre gecikme kaynaklı olarak hak sahibinin malvarlığında oluşan zararlar ve taşımaya konu olan eşyanın hasar görmesi ile oluşan zararlar olmak üzere iki tür zarar bulunmaktadır. Bu doğrultuda hak sahibinin

²⁸¹ ERDİL, a.g.e., syf. 244; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 162.

²⁸² ÜLGİN, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, syf. 185; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 158; YAZICIOĞLU, “Deniz Yolu İle Eşya Taşımlarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, syf. 1054.

²⁸³ ERİŞ, a.g.e., syf. 429.

²⁸⁴ ARKAN, **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımları**, syf. 128.

²⁸⁵ GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 158.

²⁸⁶ ERİŞ, a.g.e., syf. 148.

²⁸⁷ ÜLGİN, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, syf. 185; ARKAN, **Uluslararası Demiryolu Taşımları**, s. 128; ERDİL, a.g.e., syf. 243; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 158; AYDIN, a.g.e., syf. 105; YAZICIOĞLU, “Deniz Yolu İle Eşya Taşımlarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, syf. 1054.

²⁸⁸ GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 111; YETİŞ ŞAMLI, syf. 16-17.

gecikme kaynaklı olarak karşı karşıya kaldığı doğrudan veya dolaylı tüm zararlar, gecikmeden doğan sorumluluklar kapsamında değerlendirilmektedir²⁸⁹.

Eşyanın hak sahibine teslim edildiği tarih, taraflar arasında uzlaşılan veya makul sürenin dikkate alınarak saptanan taşıma süresinden sonra olabilmektedir. Bu kapsamda taşıma süresi aşılsa dahi taşıyıcının eşyayı koruma borcu eşyayı hak sahibine teslim edene dek devam etmektedir. Gecikme ile eşyanın zıya veya hasarı arasındaki sorumluluk durumu da, zıya ve hasar hükümleri kapsamındadır²⁹⁰. Bu durumda taşıyıcının ödemekle yükümlü olacağı tazminat CMR'nin 23/1-4. maddelerine göre belirlenecek ve CMR'nin 23/5. maddesi uygulama alanı bulmayacaktır.

Doktrindeki son görüşe göre ise gecikme kaynaklı zararlar, zıya veya hasar dışındaki zararlardır. CMR kapsamında zıya ve/veya hasar sorumluluğunun düzenlendiği 23. maddede ise zarar durumunun ne zaman gerçekleştiği üzerinde durulmadığı görülmektedir. Başka bir deyişle CMR kapsamında zararın taşıma süresinin içinde veya dışında gerçekleşip gerçekleşmediği üzerinde durulmamaktadır. Bu kapsamda gecikme durumunda sorumluluk sahibi olacaktır²⁹¹. Kanaatimizce gecikme kaynaklı olarak eşyanın zıya veya hasarın oluşması durumunda taşıyıcının sahip olduğu sorumluluk zıya ve hasar hükümleri kapsamında saptanmalıdır. Nitekim CMR'nin 17/1. maddesi kapsamında taşıyıcı, eşyayı teslim almasından hak sahibine teslim edene dek eşyanın zıya veya hasara uğramasından sorumlu olmaktadır.

3.3.3 Gecikme Kaynaklı Zararın Zıya ve Hasarın Beraber Gerçekleşme Durumu

CMR kapsamında gecikme ile zıya ve/veya hasar durumlarının bir arada çıkması mümkün olmaktadır. Nitekim uzlaşılan süre içinde teslim edilmeyen eşyanın, aynı zamanda zıya veya hasara uğraması da her daim ihtimaller dahilindedir. Gecikme durumu, zıya veya hasarın yaşanmasına yol açabilmekle birlikte, aksine zıya veya hasar durumu da gecikmeye yol açabilmektedir. Bu iki durumla birlikte bu iki sorumluluğun sebepleri birbirlerinden

²⁸⁹ CLARKE/YATES, a.g.e., syf. 30.

²⁹⁰ ÜLGEN, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, syf. 185; ARKAN, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, syf. 67; AYDIN, a.g.e., syf. 108.

²⁹¹ DAĞ, a.g.e., syf. 48.

tamamıyla bağımsız bir şekilde de gerçekleşebilmektedir²⁹². Bu durumda ilk olarak gecikme ile ziya veya hasar durumlarının aynı nedenden dolayı oluşup oluşmadığı dikkate alınmalıdır. Bu durumu bir örnekle açıklamak gerekirse, gecikme durumu taşıyıcının hatasından ve ziya ise vasitanın özel donanımından kaynaklı ise her iki sorumluluk türü de ayrı olarak uygulama alanı bulacaktır²⁹³. Bu halde zarar gören taraf, ziya veya hasar ile gecikme dolayısıyla uğradığı zararları ayrı ayrı talep etme hakkına sahiptir. Bununla birlikte gecikme ile ziya veya hasarın birlikte olduğu durumda yorumlamanın ne şekilde yapılacağı hususuna yönelik doktrinde net bir görüş bulunmamaktadır.

İlk görüşe göre gecikme durumunun ziya veya hasara ya da ziya veya hasarın gecikme durumuna neden olması durumunda taşıyıcı salt ziya veya hasar hükümleri kapsamında sorumlu tutulmalıdır. Nitekim CMR'nin 23/5. maddesi uyarınca gecikme durumunda hak sahibi oluşan zararın gecikmeden doğan bir zarar olduğunu kanıtlar ise taşımacı, oluşan ziya ve zarar için taşıma ücretini aşmayacak şekilde tazminat ödemek durumundadır. Bu kapsamda gecikme kaynaklı oluşan zarara dair talep edilebilecek tazminat miktarının sınırlı olması sebebiyle, ziya veya hasara dair olarak CMR'nin 23/1-4. maddesinin uygulanması daha doğrudur²⁹⁴.

Taşıyıcının ziya veya hasarı engelleyebilmesinin beklenebilir olduğu, bununla birlikte gecikme durumunun engellenebilir olmadığı dikkate alındığı başka bir görüşe göre ise gecikmeden doğan ziya veya hasar durumlarında taşıyıcının sorumluluğunun, gecikmenin engellenemiyor olması sebebiyle daha sınırlı olarak ve CMR'nin 23/5. maddesi dahilinde değerlendirilmesi gerekliliği belirtilmektedir²⁹⁵.

Yine başka bir görüşe göre ise gecikme ve ziya veya hasarın birlikte oluşması durumunda taşıyıcı, hem gecikme durumundan hem de oluşan ziya veya hasar durumundan sorumludur. Hak sahibi, eşya ve süresinde teslim karşılığında ayrı çıkara sahiptir ve bu kapsamda söz konusu

²⁹² USLU, a.g.e., syf. 100; AYDIN, a.g.e., syf. 105-106; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 159.

²⁹³ AYDIN, a.g.e., syf. 106; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 159.

²⁹⁴ AYDIN, a.g.e., syf. 106; KENDİGELEN, a.g.e., syf. 294; AYDIN, a.g.e., syf. 109.

²⁹⁵ AYDIN, a.g.e., syf. 106.

çıklarlar ayrı ayrı korunmalıdır²⁹⁶. Bu konuda Yargıtay'ın da destekleyici kararı bulunmaktadır. Nitekim Yargıtay 2013 tarihli bir kararında CMR taşıması sırasında ziya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluk durumunun birlikte gerçekleşmesine engel bir durumun söz konusu olmayacağını ve bu sorumluluk durumunun birinin diğer durumları da oluşturabileceğini belirterek, taşıyıcı için eşyanın korunması ve zamanında teslim edilmesinin iki ayrı borç durumunu oluşturduğunu belirtmektedir. Bu kapsamda gecikmeden kaynaklı olarak ziya ve hasarın oluşması durumunda taşıyıcının sorumluluğu iki farklı yükümlülüğü ihlalden oluşacaktır²⁹⁷.

Kanaatimizce bu konuda hak sahibinin çıkarı hem eşyanın taşıma sözleşmesinde belirtildiği gibi teslim edilmemesi hem de geç teslim edilmesi sebebiyle olumsuz etkilenmektedir. Bu kapsamda hak sahibinin çıkarının korunması adına yararına en uygun yolun dikkate alınması ve bu kapsamda hak ihlali yaşanmaksızın düzenlemenin yapılması gerekmektedir. Bu doğrultuda taşıyıcının hem ziya veya hasar hem de gecikmeden doğan sorumluluğunun ön planda tutulduğu son görüş en uygun görüştür.

3.4 TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNUN KAPSAMI

CMR'nin 17/1. maddesine göre taşıyıcının eşyayı teslim almasından teslim edene dek taşıdığı eşyanın kısmen veya tamamen ziyaı, göreceği hasar ve gecikmeden sorumlu olduğu tazminat miktarı ve söz konusu tazminatın hesaplanması CMR'nin 23-28. maddeleri kapsamında düzenlenmiştir. CMR'nin 23/5. maddesi dahilinde gecikme durumunda hak sahibi, zarar ve ziya durumunun gecikme kaynaklı yaşandığını ispat etmesi durumunda taşıyıcı hak sahibine tazminat ödemekle yükümlüdür. Bu maddede açık olarak belirtildiği

²⁹⁶ AYDIN, a.g.e., syf. 106; ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 68; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 264; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 104-105.

²⁹⁷ Yargıtay 11. HD. 25.11.2013 T., 2013/4697 E., 2013/21306 sayılı kararına göre “CMR taşıması sırasında, ziya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluk sebeplerinin bir arada gerçekleşmesine engel bir durum söz konusu değildir. Gecikme, ziya veya hasarın oluşmasına sebep olabileceği gibi, tam tersine ziya veya hasarda gecikmeye sebep olabilir. Taşıyıcı açısından da eşyanın korunması ve zamanında teslim edilmesi iki ayrı borç niteliğindedir. Bu nedenle, gecikme ile ziya ve hasarın birlikte gerçekleşmesi halinde taşıyıcı aynı nedenden değil, iki farklı yükümlülüğü ihlal etmesinden dolayı sorumlu olacaktır... Somut olayda bu ilkeler doğrultusunda ayrı ayrı gecikme ve malın bozulması nedeniyle taşıyıcı davalının sorumluluğunun belirlenmesi gerekir.” şeklinde hükmetmiştir.

gibi, CMR tarafından gecikme durumunda taşıyıcıya öngörmüş olduğu sorumluluk, bir tazminat sorumluluğudur²⁹⁸.

CMR kapsamında gerçekleştirilen taşıma edimi sonucunda tazminat talebinde bulunan hak sahibi, gecikme durumu sebebiyle uğramış olduğu zararın mevcudiyetini ve miktarını ispatlamak yükümlülüğündedir. Gecikme hak sahibi açısından herhangi bir zarar teşkil etmemiş ise, CMR kapsamında gerçekleştirilen bir taşımada bu durum hak sahibine tazminat hakkı vermemektedir. Bu kapsamda zarar kavramı, taşıyıcıya karşı dava açan hak sahibinin müspet zararını açıklamaktadır²⁹⁹. Bu bölümde taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluk türlerinden sınırlı sorumluluk ve sorumluluk sınırının genişleme hali açıklanacaktır.

3.4.1 Gecikme Durumunda Taşıyıcının Sınırlı Sorumluluğu

CMR kapsamında taşıyıcının hem gecikme hem de ziya veya hasardan doğan sorumlulukları sınırlı bir halde düzenlenmektedir³⁰⁰. Taşıma hukuku kapsamında sınırlı sorumluluk prensibinin geçerli olması hem sorumluluk riskinin hesaplanabilir ve sigorta edilebilir olarak saptanması ve böylelikle taşıma ücretinin makul düzeyde tutulmasına katkıda bulunurken hem de taşıma ediminin niteliği uyarınca hukuki açıdan ağır bir sorumluluk sahibi taşıyıcıların öngörebilecekleri tazminat miktarıyla karşı karşıya kalmalarını sağlamaktadır³⁰¹.

CMR kapsamında öngörülen sınırlı sorumluluk durumu iki yönlü bir durum teşkil etmektedir. Bunlardan ilki taşıyıcının sorumluluk durumunun gecikme ile ziya veya hasar durumlarında objektif bir şekilde sınırlandırılmasıdır. İkincisi ise sözleşme dışı bir sebebe dayanılarak CMR kapsamına giren bir gecikme, ziya veya hasar kaynaklı bir talepte bulunulması durumunda taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran, ödemekle yükümlü tazminat kapsamını saptayan veya sınırlayan antlaşma hükümlerine dayanabilecek olmasıdır. Taşıyıcıdan haksız fiil sorumluluğuna dair bir talepte bulunulması ve isnat edilen haksız

²⁹⁸ CLARKE, a.g.e., syf. 273; AKINCI, a.g.e., syf. 145; ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 176.

²⁹⁹ MESSANT/GLASS, a.g.e., syf. 185; AKINCI, a.g.e., syf. 143; AYDIN, a.g.e., syf. 144.

³⁰⁰ Taşıyıcının ziya veya hasardan doğan tazminatının hesaplanması ve söz konusu tazminatın sorumluluğuna yönelik sınırları ile ilgili olarak bkz. AYDIN, a.g.e., syf. 111; ADIGÜZEL, a.g.e., syf. 166.

³⁰¹ ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 150; YAZICIOĞLU, **Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu-Lahey Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, syf. 150.

fiilin CMR uyarınca gecikme durumuna sebep olması durumunda da, CMR'nin 28. maddesine göre antlaşmada bulunan sınırlı sorumluluk durumuna dair hükümler uygulama alanı bulabilecektir. Nitekim bu durumda amaçlanan, CMR kapsamında öngörülen sorumluluk ilkesinin sözleşme dışı sebeplere dayandırılarak bertaraf edilmesinin engellenmesidir³⁰².

3.4.1.1 Gecikme durumunda taşıyıcının sorumlu olduğu miktar

Taşıdığı eşyayı belirlenen süre içinde teslim etmeyen taşıyıcı, yukarıda da belirtildiği gibi CMR'nin 23/5. maddesine göre hak sahibinin gecikme durumundan bir zarar gördüğünü ispat etmesi şartıyla taşıma ücretini aşmayacak bir miktarda tazminat ödemekle yükümlüdür. Bu kapsamda taşıma ücreti, gecikmeden doğan zarara karşı ödenecek tazminatın saptanmasında temel teşkil etmektedir³⁰³. Gecikme durumundan doğan sorumluluğun düzenlendiği CMR'nin hükümlerinin emredici nitelikte olmasından dolayı, tarafların kendi aralarında anlaşarak taşıyıcının gecikmesinden dolayı sorumlu olduğu miktarın taşıma ücretinin üstünde belirlenmesi mümkün değildir.

CMR'nin 23/5. maddesi kapsamında gecikme durumunda, hak sahibinin gecikmeden doğan müspet zararları bakımından taşıyıcı, taşıma ücretini aşmamak üzere belirli bir miktarda tazminat ödemek durumundadır. Hak sahibinin uğradığı müspet zararın giderilmesi hususunda taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırını teşkil edecek taşıma ücretinin saptanmasında CMR'nin 23/4. maddesinde belirtilen gümrük vergileri ve taşımadan dolayı yapılacak diğer masraflar dikkate alınmayacaktır. Tazminat miktarının hesaplanmasında salt tarafların belirlediği taşıma ücreti esas alınacaktır³⁰⁴. Taşımanın bölümler halinde yapılması durumunda taşıyıcının ödemekle yükümlü tutulacağı tazminat miktarı, her bir bölüm için ayrı ayrı ödenecek miktara göre değil, bütün taşıma için belirlenen taşıma ücreti temel alınarak belirlenecektir. Bu kapsamda taşımacılığın bir parçasında gecikme durumu oluşsa dahi, taşıyıcının sorumlu olacağı tazminat miktarının hesaplanmasında salt gecikmenin olduğu bölüm için saptanan ücret değil, bütün taşıma için ödenecek ücret esas

³⁰² AKINCI, a.g.e., syf. 152; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 203.

³⁰³ LOEWE, a.g.e., syf. 376; YAZICIOĞLU, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu-Lahey Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, syf. 150-151.

³⁰⁴ AYDIN, a.g.e., syf. 143; MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 209; CLARKE, a.g.e., syf. 274.

alınacaktır³⁰⁵. Benzer olarak taşınacak eşyanın tek bir vasıta yerine birden fazla vasıta ile taşınması durumunda, taşımanın yapıldığı bir vasıtanın gecikmesi durumunda taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu kapsamında ödemekle yükümlü olacağı tazminat miktarı salt o vasıtaya düşen taşıma ücreti değil, bütün taşıma için belirlenen taşıma ücreti dikkate alınarak belirlenecektir³⁰⁶.

Bu noktada dikkate alınması gereken bir başka husus ise, gecikme durumunun, tazmin edilecek zararın ve gecikme ile zarar arasında olan illiyet bağının ispat edilmesi yükünün taşıyıcıya dava açan hak sahibinde olmasına rağmen belirlenen taşıma ücretinin ispat edilmesi yükünün taşıyıcıya ait olmasıdır. Hak sahibi de her zaman belirlenen taşıma ücretinin taşıyıcı tarafından belirtilen ücretten daha farklı olduğunu ispatlama hakkına sahiptir³⁰⁷.

CMR'nin 41. maddesine göre taşıma edimine konu tarafların, CMR kapsamında düzenlenen sorumluluklarını artıran veya daraltan anlaşmalar yok hükmündedir. Bu kapsamda taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu sebebiyle ödemekle yükümlü olacağı tazminatın saptanmasında başvurulacak CMR'nin 23/5. maddesinden farklı bir düzenlemede bulunulmasında hükümsüzlük yaptırımı söz konusudur³⁰⁸. CMR'nin gecikmeden doğan sorumluluğa dair düzenleyen hükümlerinin emredici nitelikte olması dolayısıyla, taşıma edimine konu olan tarafların birbirleriyle anlaşarak, taşıyıcının gecikmesinden dolayı sorumlu olduğu miktardan yüksek bir miktarı kararlaştırmaları mümkün olmamaktadır. Örnek olarak eşyayı geç teslim eden taşıyıcının cezai şart ödeyeceğinin hükmedilmesi ya da bağımsız garanti sözleşmeleriyle taşıyıcının gecikme durumu nedeniyle diğer maddi yükümlülükleri üstlenmek durumunda kalması, CMR'nin 41. maddesi uyarınca geçersiz olacaktır³⁰⁹. Bu konuda Yargıtay'ın 2005 yılında verdiği bir kararda taraflar arasında

³⁰⁵ AYDIN, a.g.e., syf. 143; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 264.

³⁰⁶ AYDIN, a.g.e., syf. 143.

³⁰⁷ KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 264.

³⁰⁸ KENDİGELEN, a.g.e., syf. 283; LOEWE, a.g.e., syf. 376; MESSENT/GLASS, a.g.e., prg. 9.42; YAZICIOĞLU, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu-Lahey Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, syf. 150-151.

³⁰⁹ MESSENT/GLASS, a.g.e., prg. 9.42; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 264-265; KENDİGELEN, a.g.e., syf. 294; AYDIN, a.g.e., syf. 144.

gecikme durumuna dair bir cezai şartın kararlaştırılmasının CMR'nin 41. maddesi kapsamında geçersiz olacağı, nitekim bu durumun tarafların borçlarının ağırlaştırılmayacağı ilkesi ile aykırılık teşkil edeceği belirtilmektedir³¹⁰.

Taşınan eşyanın hasara uğraması durumunda ziyaa dair sorumluluk sınırı CMR'nin 25. maddesi uyarınca kıyasen uygulanmakta, tazminat ise eşyanın tamamı hasara uğraması durumunda tam ziya, bir bölümü hasara uğraması durumunda kısmi ziya olarak ödenmesi gereken miktarı aşamayacaktır. Gecikme durumunda ise taşıyıcı, taşıma ücretini aşmadan bir miktar ile sorumlu olmaktadır. Bu kapsamda taşıyıcının sorumluluğunda, antlaşmaya temel teşkil eden gecikme ile ziya veya hasardan doğan sorumluluk sebeplerinde objektif bir sınırlamaya gidilmektedir. Bu durum ise taşıma sözleşmelerinde geçerli olacak tazminatın her durumda zarar ile eşit olmadığı için bir örnek teşkil etmektedir³¹¹.

3.4.1.2 Gecikme durumunda taşıyıcıya uygulanacak olan faiz

CMR kapsamında taşıyıcının gecikmeden dolayı sorumlu olduğu miktara ek olarak, taşıyıcının ödemekle yükümlü olduğu tazminatı belirlenen zamanda ödememesi durumunda hak sahibine ödenecek faize dair düzenlemelere de yer verilmektedir. Nitekim CMR'nin 27/1. maddesinde taşıma sözleşmesinin ihlal edilmesi durumunda yıllık olarak %5³¹² oranında bir faizin ödenmesi belirtilmektedir. Faiz, hak sahibinin tazminata yönelik talebinin taşıyıcıya gönderildiği zaman başlamakla birlikte, hak sahibinin herhangi bir tazminat talebinde bulunmaması durumunda ise davanın açıldığı tarihten itibaren işleyecektir. Söz konusu madde değerlendirildiğinde, faiz talebinin yazılı olarak taşıyıcıya gönderilmesi gerektiği anlaşılmaktadır. Ayrıca faizin başlaması için hak sahibinin faiz talebinin taşıyıcıya ulaşmasına gerek yoktur ve hak sahibinin faize yönelik yazılı bir talepte bulunduğu ispat

³¹⁰ Yargıtay 11. HD., 30.05.2005 T., 2004/5772 E., 2005/5610 sayılı kararında “...CMR sisteminde...taraflarca gecikmeye yönelik bir cezai şartın kararlaştırılmış olması, CMR Konvansiyonu’nun 41. madde hükmü uyarınca geçersizlik yaptırımı ile karşılaşır. Çünkü böyle bir şart, tarafların borçlarının ağırlaştırılmayacağı ilkesine aykırı düşer...” şeklinde hükmedilmiştir.

³¹¹ SEVEN, Vural: “Dış Ticarete Vesaik Mukabili Ödemeli Satışların CMR Kapsamındaki Taşıma Sözleşmelerine Etkisi”, **Legal Hukuk Dergisi**, C. 4, SYF. 38, 2006, syf. 455.

³¹² CRM ile faiz konusunda belli bir standart getirilmesinin en önemli amacı, eşyanın hasar görmesi durumunda taşıyıcının ödeyeceği tazminat ve faizinin öngörülebilir olmasından dolayı eşya sahibinin taşıyıcı aleyhine daha yüksek faiz oranını talep etmesinin engellenmesidir (MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 258-259; CLARKE, a.g.e., syf. 307; KARAN, Hakan: “Yargıtay’ın CMR’nin 27/1. Maddesinde Öngörülen Faiz ile İlgili Yaklaşımın Eleştirisi”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, C. XVIII, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü Yayın, 2001, syf. 110).

edilmesi yeterlidir. Nitekim faiz, hak sahibi tarafından talebin gönderildiği tarihten itibaren işleyecektir³¹³.

Gecikmeden doğan zararın ödenmemesi durumunda taşıyıcıya karşı işletilecek olan faiz oranının, CMR kapsamında öngörülen orandan fazla olması mümkün değildir. Nitekim CMR'nin 27. maddesinin düzenlenmesine, taraflar arasında oluşabilecek olan faiz sorununun mahkemelerin takdirine bırakılmaması, farklılık sergileyen ulusal hukuklarda faiz talebine yönelik olarak oluşabilecek uygulama farklılıklarının bertaraf edilmesi ve zarar gören tarafların mağduriyetlerinin önlenmesi için gerek duyulmuştur³¹⁴.

Yine aynı maddede belirtildiği gibi öngörülen faiz oranı salt taşıyıcıya hak sahibinin yönettiği talepler açısından geçerlidir. Nitekim CMR'nin 27/1. maddesinin ilk cümlesinde hak sahibinin kendisine ödenecek olan tazminat miktarı için faiz talep edebileceği belirtilmekle birlikte, söz konusu maddenin devam eden cümlesinde ise faizin işlemeye başlayacağı tarihin saptanması hususunda hak sahibinin yazılı talebinin taşıyıcıya gönderilmesi gerekliliği belirtilmektedir. Bu durumdan dolayı taşıyıcının antlaşma kaynaklı alacaklarına yönelik olarak uygulanacak olan faiz miktarının saptanmasında CMR'nin 27. maddesi değil, CMR yanında uygulanacak ulusal hukuka başvurulması gerekmektedir³¹⁵. Yargıtay'ın “*de lege ferenda*” yorumlamada bulunarak CMR'nin 27. maddesinde belirlenen hükmün salt yabancı para alacakları doğrultusunda geçerli olduğu; Türk Lirası olarak belirlenen alacaklar açısından geçerli faiz oranlarının Türk ulusal hukukunda belirlendiği şekilde olacağı yönünde kararlar verdiği görülmektedir³¹⁶. Ancak CMR dahilinde faiz oranlarının sınırlandırılması ve hak sahibinin alacağına yönelik işlenecek faiz oranının belirli bir kapsamda belirlenmesindeki amaç, bu hususta yeknesaklık elde edilmesi ve böylelikle

³¹³ LOEWE, a.g.e., syf. 380; AYDIN, a.g.e., syf. 127.

³¹⁴ KARAN, a.g.e., syf. 114-115.

³¹⁵ USLU, a.g.e., syf. 133.

³¹⁶ Yargıtay 11. HD., 22.06.1999 T., 1999/695 E., 1999/5683 sayılı kararına göre “...Dairemizin yerleşmiş uygulamasına göre de, CMR’de sözü edilen % 5 temerrüt faizini ancak, tazminatın yabancı para üzerinden hüküm altına alındığı hallerde uygulanabileceği nazara alındığında...”; 11. HD., 17.01.2014 T., 2013/10767 E., 2014/991 sayılı kararına göre “CMR Konvansiyonu’nun 27/1’nci maddesi uyarınca yıllık % 5 oran üzerinden temerrüt faizine hükmedilebilmesi için mahkemece yabancı para üzerinden hüküm kurulmuş olması gerekli olup, somut uyuşmazlıkta ise davacı taraf (TL) üzerinden talepte bulunmuş ve mahkemece (TL) üzerinden karar verildiğine göre, faizin avans oranı üzerinden belirlenmesi gerekirken yanlışlı değerlendirilmelerle, yazılı şekilde hüküm tesisi de doğru olmamış kararın davacı yararına bozulması gerekmiştir.” şeklinde hükmedilmiştir.

tarafların mahkemeye başvurusu durumunda farklı bir hukukun uygulanması (*forum shopping*) durumunun önüne geçilmesi olduğudur. Bu kapsamda değerlendirildiğinde Yargıtay'ın bu konuda verdiği kararın yanlış olduğu ve bu yanlışlığın önemi ortaya çıkacaktır³¹⁷. Nitekim CMR, T.C. Anayasası'nın 90. maddesi uyarınca kanun hükmündedir ve bu kapsamda CMR'nin 27/1. maddesinde belirtilen faiz oranına yönelik bir karar alınabilmesinde ödenecek tazminat miktarının ödeneceği döviz cinsi önemli değildir³¹⁸.

Kanaatimizce gecikme durumunda uygulanacak olan faiz, yerinde bir karar durumundadır. Nitekim gecikme durumunda gönderenin gecikme kaynaklı zararının oluşması taşıyıcı kaynaklı bir sorundur ve basiretli bir taşıyıcının görevi, taşıma edimini üstlendiği eşyanın gönderen için zarar veya zıya yol açmadan teslim etmesidir. Ancak CMR kapsamında uygulanacak faiz durumunun çeşitli sosyal ve ekonomik sebeplerden dolayı kabul edilmeme riski ön plana çıkabilmektedir. Kanaatimizce faiz uygulaması CMR'ye taraf olma hususunda herhangi bir çekince teşkil etmemektedir. Nitekim örnek olarak faiz uygulaması her ne kadar özellikle Körfez ülkeleri için dini açıdan bir engel durumu oluştursa da, bu ülkelerin faizi "kar payı" olarak nitelendirmesi veya özellikle son dönemde Körfez ülkelerinin Merkez Bankalarının faiz oranlarını artırmaya yönelik politikalar³¹⁹ benimsemeleri, faiz uygulamasının CMR'ye taraf olma konusunda engel teşkil etmediğini göstermektedir.

3.4.2 Gecikme Durumunda Sorumluluk Sınırının Genişleme Hali

Taşıma hukuku kapsamında borca aykırılık durumundan doğan zararın tam olarak karşılanması ilkesinin bir kural olarak geçerli olmaması, taşıyıcının her şekilde sınırlı sorumluluk durumundan yararlanacağı anlamına gelmemektedir. Nitekim CMR'nin 24., 26. ve 29. maddeleri kapsamında bazı şartlarda taşıyıcının sorumluluk sınırının genişlemesine olanak tanıyan bazı düzenlemelere yer verilmektedir. CMR'nin 24. maddesi kapsamında gönderen tarafından taşıma ücretine ek olarak belirli miktarda bir ücretin ödenmesine karşılık olarak, CMR'nin 23/3. maddesinde belirtilen üst sınırın aşıldığı bir değer taşıma

³¹⁷ AYDIN, a.g.e., syf. 128-129.

³¹⁸ AKINCI, a.g.e., syf. 149; KARAN, **Yargıtay'ın CMR'nin 27/1. Maddesinde Öngörülen Faiz ile İlgili Yaklaşımının Eleştirisi**, syf. 121.

³¹⁹ **Hürriyet**. 22 Mart 2023 tarihinde Bahreyn, Katar ve Suudi Arabistan, Amerika Birleşik Devletleri Merkez Bankası Fed'in faiz artırımına paralel olarak 25 baz puanlık artış yapmıştır. <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/korfez-ulkeleri-faiz-artirdi-42238754> (Erişim: 23.03.2023).

senedine beyan edilebilecek; bu kapsamda beyan edilen bu değer ise söz konusu maddede belirtilen üst sınırın yerine geçecektir. CMR'nin 26. maddesi uyarınca gönderen, gecikme ile zıya veya hasar durumlarına dair olarak, belirlenen taşıma ücretine ek olarak belirli bir ücretin ödenmesi³²⁰ karşılığı olarak ve taşıma senedine kaydedilmek şartıyla teslimde özen bir menfaat miktarı belirlenebilecektir. Bu durumun sonucu ise ispat edilecek sair zararlar için ise özel menfaat olarak beyan edilen miktara kadar bir oranda tazminat talebinde bulunulabilecektir. CMR'nin 29. maddesi uyarınca taşıyıcı, kendisi veya yardımcılarının kastı veya davaya bakan hakimnin hukuku (*lex fori*) kapsamında kasta eşdeğer sayılan bir kusuru sebebiyle zarar durumu oluşturması durumunda, antlaşmanın sorumluluğunun kaldırılması, sınırlandırılması ve ispat yükünün yer değiştirilmesine dair CMR'nin dördüncü bölümünde yer alan hükümlere dayandırılmayacaktır³²¹.

3.4.2.1 Eşyanın tesliminde özel menfaat beyanı

Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun sınırının taşımacılık edimine taraf olan kişilerin iradesi doğrultusunda genişlemesinin bir yolu, CMR'nin 26. maddesi uyarınca taşıma ücretine ek olarak belirli bir ücret karşılığı ve taşıma senedine kaydedilmek şartıyla teslimde özel bir menfaatin tayin edilmesidir. Her ne kadar söz konusu maddenin Türkçe çevirisinde “*özel faiz miktarı*” ifadesi yer alsa da, CMR'nin orijinal İngilizce ve Fransızca metinlerinde belirtilen “*special interest*” ve “*intérêt spécial*” ifadeleri, menfaat kavramını karşılayan bir kapsama sahiptir. Nitekim 26. maddeden faiz ifadesinin herhangi bir anlam ifade etmediği görülmektedir³²².

CMR'nin 26. maddesi uyarınca düzenlenmiş olan eşyanın tesliminde özen menfaatin beyan edilebilmesi imkanı, hak sahibinin taşıyıcıdan talep etme hakkına sahip olduğu tazminat miktarının artırılmasına yol açacak nitelikte bir düzenlemedir. Bu kapsamda gecikme durumundaki özen menfaat durumunda artık taşıyıcının sorumlu tutulacağı tazminat

³²⁰ Sorumluluk sınırının genişlemesinde sigortanın etkisi sınırlıdır. Nitekim uygulamada taşıyıcının mali sorumluluğunu teminat altına alan CMR sigortaları bir taşıma sigortası değil, mali sorumluluk sigortasıdır. Bu kapsamda CMR sigortasında teminat kapsamına alınan ve teminat kapsamına alınmayan durumlar için bkz. KAHYA, Mehmet: **Taşıyıcının Mali Sorumluluğu ve CMR Sigortaları**, İstanbul: Türk Sigorta Enstitüsü Yayını, 2007, syf. 114, 116.

³²¹ USLU, a.g.e., syf. 137-138; AYDIN, a.g.e., syf. 133; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 163; ERDİL, a.g.e., syf. 337.

³²² KENDİGELEN/AYDIN, “Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR)-Resmî Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi”, syf. 496; AYDIN, a.g.e., syf. 137.

miktarının üst sınırı olarak taşıma ücreti değil, taşıma senedinde belirtilen özel menfaat dikkate alınacaktır³²³.

Temel olarak CMR'nin 23. maddesi kapsamında öngörülen tazminat sınırları, taşıma edimine tarafların ortaklaşa kararlaştırmaları şartıyla CMR'nin 24. maddesi kapsamında tarafların anlaşarak CMR'nin 23/3. maddesinde ifade edilen üst sınırı aşan bir değer beyan edilmesiyle artırılabilir gibi; CMR'nin 26. maddesinde ifade edildiği şekilde eşyanın tesliminde özel bir menfaatin beyan edilmesiyle de artırılabilir. Söz konusu iki durumda da taşıma edimine konu tarafların ortaklaşa kararlaştırdıkları ve taşıyıcının sorumluluk durumunun artırılma sonucunu oluşturacak bu kaydın, taşıma senedine geçirilmesi ve bu kayıt karşılığı taşıyıcıya ek bir ücretin ödenmesi hususunda uzlaşılmış olması gerekmektedir³²⁴. Ancak CMR'nin 24. maddesi kapsamında yer alan düzenlemenin, taşıma sözleşmesine temel teşkil eden eşyanın uğrayacağı olası zıya veya hasar açısından CMR'nin 23/3. maddesinde belirtilen taşıyıcının taşınan eşyanın değeri doğrultusunda sınırlı olduğu sorumluluğunda yer alan üst sınırın artırılması ve böylelikle olası bir zıya veya hasar durumunda hak sahibinde CMR'nin 23/3. maddesinde belirtilen miktarın aşılarak taşıma senedinde belirtilen bir üst limitte uzlaşılan eşya değeriyle sorumlu olunması durumuna yol açması bakımından bu konuyla bir ilgisi bulunmamaktadır³²⁵.

Eşyanın tesliminde özel menfaatin belirtilmesi durumunda taşıma edimine konu eşyada oluşabilecek olası bir zıya veya hasarın oluşmasında hak sahibi, söz konusu özel menfaat durumunda belirlenen sınır kapsamında taşıyıcıya yönelik olarak, taşınan eşyanın uğradığı zararlar hususunda CMR'nin 23/3. ve 24. maddelerinde belirlenen sınır kapsamında bulunan talepleri dışında, söz konusu zıya veya hasar sebebiyle uğradığı dolaylı mal varlıksal zararlarını da eşyanın tesliminde özel menfaat sınırı kapsamında talep olanağına sahiptir. Bu kapsamda CMR'nin 26. maddesine göre taraflar, salt sorumluluk sınırının artırılmasını değil,

³²³ CLARKE, a.g.e., syf. 277; MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 212.

³²⁴ AKINCI, a.g.e., syf. 153; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 265-266; AYDIN, a.g.e., syf. 145; CMR'nin 24. maddesinde belirtilen üst sınırın antlaşma doğrultusunda artırılması, salt zıya veya hasar durumları açısından düzenlenmiştir. Nitekim böylelikle hak sahibi, taşıyıcıya ek bir ücret ödemesi karşılığı taşıma edimine konu eşyanın uğrama ihtimali olan zıya veya hasar durumunda tarafların ortaklaşa uzlaşabilecek oldukları ve taşıma edimine konu eşyanın değeri açısından kanun tarafından belirlenen sınır yerine gerçek değere yaklaşma olanağı bulunmaktadır (ÇİM, a.g.e., syf. 71).

³²⁵ ÇİM, a.g.e., syf. 71-72.

aynı zamanda değer kaybı veya dolaylı zararların tazmini gibi konulara yönelik olarak da ortaklaşa kararlar alabilmektedir³²⁶.

CMR'nin 26. maddesi kapsamında eşyanın tesliminde özel menfaatin belirtilmesi ile taşıyıcıdan gecikmeden doğan sorumluluk durumunun artırılması maksadıyla tarafların taşıma süresini kesin olarak belirlemeleri gereklidir. Bu kapsamda gecikme durumunda özel menfaate dair antlaşmanın bir hüküm doğurabilmesi adına basiretli bir taşıyıcı için gereken sürenin hesaplanarak taşıma süresinin saptanması geçerlilik arz etmeyecektir. Bununla birlikte kesin olarak taşıma süresinin taşıma süresinde belirtilmesi durumunda ise eşyanın tesliminde özel menfaat doğrultusunda taşıyıcının sorumluluğunun artırılması söz konusudur³²⁷.

Eşyanın tesliminde özel menfaatin kesin olarak taşıma senedinde belirtilmesinin yanı sıra, taşıma senedinde belirtilmesi ile taşıyıcının sorumluluk sınırının artırılmasına yol açacak bu durum sebebiyle taşıyıcıya gönderen ve gönderilen tarafından ek bir ücretin ödenmesi hususunda da uzlaşmış olması gerekmektedir³²⁸. Bu şekilde taşıyıcının sorumluluk sınırlılığının artırılması ve söz konusu artış ölçüsünü açık bir şekilde bilmesi ve tarafların uzlaşarak artırdıkları bu sorumluluk açısından taşıyıcının da ek bir kazanç elde edinmesi hedeflenmektedir³²⁹. Şu da belirtilmelidir ki; taraflar arası olası bir uyuşmazlığın yaşanmasında hak sahibi gönderen veya gönderilenin, sorumluluğun sınırını artıran antlaşmayı ve olası zararın miktarı ispat etmekle yükümlüdür. Nitekim her ne kadar tazminat sorumluluğu artırılrsa da, davacının tazminata hak kazanabilmesi için gerçek zararını ispat etmesi gerekmektedir ve tazminat sınırı tarafların uzlaştığı miktarla sınırlıdır³³⁰.

³²⁶ KAYA, *Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)*, syf. 266; AKINCI, a.g.e., syf. 153; AYDIN, a.g.e., syf. 145.

³²⁷ CLARKE, a.g.e., syf. 283; MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 212; AYDIN, a.g.e., syf. 146.

³²⁸ Çim, a.g.e., syf. 72; Eşyanın tesliminde özel menfaatin taşıma senedinde belirtilmesi taşıyıcının sorumluluğunu artırması açısından bir geçerlilik şartı teşkil etmekle birlikte, taşıyıcı açısından ek bir ücretin belirlenmesi ve bu durumun taşıma senedine belirtilmesi eşyanın tesliminde özel menfaatin sınırı hususunda bir geçerlilik şartı teşkil etmemektedir (KAYA, a.g.e., syf. 266; AKINCI, a.g.e., syf. 153).

³²⁹ AKINCI, a.g.e., syf. 153.

³³⁰ KAYA, *Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)*, syf. 266; CLARKE, a.g.e., syf. 285; MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 221.

3.4.2.2 Taşıyıcı ya da yardımcıların kasıtlı veya kasta eşdeğer nitelikteki kusuru

Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun genişlemesine yönelik imkan tanıyan başka bir düzenleme ise CMR'nin 29. maddesidir. Bu madde kapsamında taşıyıcı, kendisi ya da yardımcıların kasıtlı veya kasta eşdeğer nitelikteki kusuru sebebiyle zarara sebebiyet vermesi durumunda, antlaşmanın sorumluluğunun kaldırılması, bu sorumluluğun sınırlandırılması ve ispat yükünün yer değiştirilmesine dair konvansiyonun dördüncü bölümünde belirtilen hükümler dayanak oluşturmayacaktır³³¹. Yargıtay 2007 yılında aldığı bir kararda taşıyıcının sorumluluk durumunun kural olarak sınırlı sorumluluk olmakla birlikte, CMR'nin 29. maddesi kapsamında oluşan hasarın, taşıyıcının kusur veya kastından kaynaklı olması durumunda sorumluluk durumunun kaldırılamayacağı, sınırlandırılmayacağı ve kanıt yükünün karşı tarafa yüklenemeyeceği belirtilmiştir³³²..

Bu kapsamda CMR'nin 26. maddesi, taşıyıcının sorumlu olduğu üst sınırı taşıma edimine konu tarafların uzlaştığı belli bir miktara artırılmasına olanak tanırken, 29. maddesi ise taşıyıcı için antlaşma kapsamında belirlenen sorumluluk sınırına ek olarak, ispat yükünün yer değiştirilmesine dair hükümleri de geçersiz duruma getirmektedir³³³.

CMR'nin 29. maddesi her ne kadar eşyanın uğraması ihtimal dahilinde olan bir hasarın yaşanması durumunda taşıyıcının sahip olduğu sorumluluğu sınırlandırma imkanının kaybına yönelik düzenleyici bir madde olarak değerlendirilse de, esasen bu hususta taşıyıcın kasıtlı veya kasta eşdeğer kusura sahip olması durumunda konvansiyonun dördüncü bölümünde belirtilen hükümlerden yararlanılamayacağına yer vermesi ve taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun da söz konusu bölümde düzenlenmesi bakımından, söz konusu maddenin salt taşıma edimine konu eşyanın uğraması ihtimal dahilinde olan bir hasar durumunda değil, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bakımından da uygulama alanı

³³¹ LOEWE, a.g.e., syf. 382.

³³² Yargıtay'ın 11. HD., 25.05.2007 T., 2007/4154 E., 2007/8051 sayılı kararında "...CMR Konvansiyonu hükümlerine göre...kural olarak taşıyıcının sorumluluğu sınırlı sorumluluk olmakla birlikte Konvansiyonun 24. maddesi gereğince taşıma senedinde değer gösterilmiş ise taşıyıcı, mal bedeli yönünden sınırlı sorumluluk hükümlerinden yararlanamayacağı gibi, 29. madde gereğince hasar, taşıyıcının ağır kusur veya kastından kaynaklanmışsa sorumluluğunu kaldıran, sınırlayan ve kanıt yükünü karşı tarafa yükleyen hükümlerden yararlanamaz. Dolayısıyla, tam tazminat kapsamında bulunan kâr mahrumiyetinden de sorumlu olur..." şeklinde hükmedilmiştir.

³³³ LOEWE, a.g.e., syf. 382; MESSANT/GLASS, a.g.e., prg. 9.43; AYDIN, a.g.e., syf. 145.

bulacaktır³³⁴. Bu kapsamda CMR'nin 29. maddesinde belirtilen kasıt durumu hem taşıyıcının zararın oluşması olasılığının farkında olduğu ve bu durumu bilinçli bir şekilde amaçladığı, hem de zararın oluşmasını temel olarak istememesine rağmen bilinçli bir şekilde riske ettiği durumlarda geçerli olacaktır³³⁵.



³³⁴ AYDIN, a.g.e., syf. 146; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 267.

³³⁵ KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 267; YETİŞ ŞAMLI, a.g.e., syf. 40-41.

4. TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUKTAN KURTULMA SEBEPLERİ VE TAZMİNAT DAVASI

4.1 TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUKTAN KURTULMA SEBEPLERİ

CMR'nin 17/1. maddesinde ifade edilen taşıyıcının, taşıma edimine konu eşyanın kısmi veya tamamen zıyaı veya hasarından ve teslim etmedeki gecikme dolayısıyla sorumlu olması kuralı, CMR'nin 17/2. ve 17/4. maddelerinde iki grup şeklinde düzenlenen sorumluluktan kurtulma sebepleri sayesinde bir oranda hafifletilmiştir. Bu kapsamda CMR'nin 17/2. maddesinde taşıyıcının gecikmesinden doğan sorumluluktan kurtulmaya dair genel sebeplere yer verilirken, CMR'nin 17/4. maddesinde ise taşıyıcının gecikmesinden doğan sorumluluktan kurtulmaya dair özel sebeplere yer verilmiştir. CMR'de bahsedilen genel ve özel sebepler arasında iki temel fark bulunmaktadır³³⁶.

Genel ve özel sebepler arasındaki ilk fark, gecikmeden doğan sorumluluğun gerçekleşme sebebine yönelik yapılan düzenlemeye yöneliktir. Bu kapsamda genel sorumluluktan kurtulma sebepleri hem gecikme hem de zıya veya hasardan doğan sorumluluk durumlarında taşıyıcının öne sürebileceği sebeplerdir. Halbuki özel sorumluluk durumlarının düzenlendiği CMR'nin 17/4. maddesi salt eşyanın zıya veya hasar durumunda öne sürülebilecek bir sorumluluk durumunda kurtulma sebebini belirtmektedir. Bu durum CMR'nin 17/4. maddesi kapsamında da açık bir şekilde belirtilmektedir. Yapılan söz konusu nitelendirmenin sebebi ise özel sorumluluk durumundan kurtulma sebeplerinin temel niteliklerinin, taşıma edimine konu eşyanın zıya veya hasara uğrama olasılığını artıran tehlikeli durumlar arasında olmasından kaynaklanmaktadır³³⁷.

Hem genel hem de özel sebepler arasındaki ikinci fark ise bu sorumluluk durumlarının ispatına yöneliktir. Nitekim sorumluluk durumundan kurtulmak için CMR'nin 17/2.

³³⁶ YEŞİLOVA, a.g.e., syf. 99, 100; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 205, 251; AYDIN, a.g.e., syf. 56, 57; AKINCI, a.g.e., syf. 96, 97.

³³⁷ AKINCI, a.g.e., syf. 96; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 250; DOĞRUSÖZ KOŞUT, Hanife: "T.C. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi Kararı: Karar İncelemesi", **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Cilt 16, Sayı 1-2, 2010, syf. 310.

maddesinde belirtilen genel sebeplere dayanan taşıyıcı, hem bu maddede belirtilen sebeplerin varlığını hem de CMR'nin 18/1. maddesi uyarınca gecikme ile ziya veya hasarın söz konusu sebeplerden biri kaynaklı olarak doğduğunu ispat etmekle yükümlüdür³³⁸. Halbuki CMR'nin 17/4. maddesi kapsamında belirtilen özel sebeplere dayanan taşıyıcı, ziya veya hasarın CMR'nin 18/2. maddesine göre yaşanan olayın nitelikleri açısından bir veya daha çok özel tehlikeden kaynaklanabileceğini ispat etmesi durumunda, uygun illiyet bağının ispat edilmesine gerek olmadan zararın bu sebeple oluştuğu varsayılmaktadır³³⁹.

Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulma sebeplerinin inceleneceği bu bölümde, taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olay, hak sahibinin kusuru, hak sahibinin talimatı ve eşyanın kendi kusuru kaynaklı kurtulma sebepleri değerlendirilecektir.

4.2 TAŞIYICININ KAÇINAMAYACAĞI VE SONUÇLARINI ÖNLEYEMEYECEĞİ OLAY

Taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olay, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulma sebepleri arasında en çok başvuru alan ve en genel ve değerli nitelikte olan sebeptir. Nitekim gereken özen ve tedbire karşın önlenemeyecek bir olay oluşması durumunda taşıyıcı, o olaydan sorumlu olmayacaktır³⁴⁰. Bu kapsamda kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olaya karşı tüm özen ve tedbirleri alsa da, yine aynı sonucun oluşması durumunda taşıyıcı CMR'nin 17/2. maddesine göre sorumlu tutulmayacak ve basiretli bir taşıyıcıdan beklenildiği gibi hareket etmiş olarak değerlendirilecektir. Yargıtay'ın 2015 yılında verdiği bir kararda taşıyıcıyı sorumluluktan

³³⁸ Bkz. Yargıtay'ın 11. HD., 22.04.2004 T., 2003/9328 E., 2004/4331 sayılı kararına göre "...malları sağlam ve eksiksiz teslim alan davalının CMR'nin 17.2 ve 18.1 inci maddelerince öngörülen kurtuluş kanıtı getiremediği..." hükmedilmiştir.

³³⁹ Bkz. Yargıtay'ın 11. HD., 05.06.1985 T., 1985/3471 E., 1985/4258 sayılı kararına göre "...CMR'de... öngörülen... sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyıcı, zararın, kendisine talimat vermeye yetkili kişinin kusurundan, bu kişi tarafından verilen talimattan, eşyadaki ayıptan ya da kaçınamayacağı ve sonuçların önleyemeyeceği bir olaydan doğduğunu ispatlamakla yükümlüdür... Ancak, taşıyıcıya düşen bu ispat yükü, bazı hallerde hafifletilmiştir. CMR 18/2 uyarınca, taşıyıcı zararın, taşıma sırasında eşyanın ziya ve hasara uğraması tehlikesini artıran ve CMR 17/4-a-f de sayılan nedenlerden birinden doğmuş olabileceğini kanıtlarsa sorumluluktan kurtulur..." şeklinde hükmedilmiştir.

³⁴⁰ Bkz. Yargıtay 11. HD., 22.1.2007 T., 2005/13896 E., 2007/564 K. sayılı kararında "...gerekli özene ve tedbire rağmen bu sonuç ortaya çıkacaksa o halde taşıyıcının sorumlu olmadığı kabul edilecektir." şeklinde hükmedilmiştir.

kurtaran durumların CMR'nin 17/2. maddesinde belirtildiğini ve bu kapsamda taşıyıcının kaçınamayacağı ve önleyemeyeceği bir durumun varlığının, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için yeterli olduğuna hükmedilmiştir³⁴¹. Benzer olarak Birleşik Krallık'ta görülen "Silber Ltd v Islander Trucking Ltd" davasında taşıyıcının CMR'nin 17/2. maddesi kapsamında gerekli özeni gösterdiğini ispat edebilmek için "bir tarafta bütün makul veya olası önlemlerin alınması ve diğer tarafta da basiretli tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen kapsamında hareket edilmesi" gerektiği hükmedilmiştir³⁴².

Şu da belirtilmelidir ki, taşıyıcının gecikme durumunu oluşturan bir olaydan kaçınmaması ve gecikme durumunu oluşturan bir olayın önlenmesine imkan bulamaması durumları birbirinin alternatifi olarak değerlendirilmemelidir. Başka bir deyişle taşıyıcı, gecikme durumuna neden olan olaydan hem kaçınmamalı hem de bu olayın sonuçlarını önleyemeyecek durumda olmalıdır³⁴³. Nitekim taşıyıcının, gecikmeden doğan zararı oluşturan olaydan kaçınma olanağının bulunduğu veya bu olaydan kaçınması mümkün olmamakla birlikte, sonuçlarını önleyebileceği söz konusu ise, bu sebepten kaynaklı olarak sorumluluktan kurtulması mümkün değildir³⁴⁴.

Bu madde ile amaçlanan, taşımacılıkta deneyim sahibi ve basiretli bir taşıyıcının, göstermekle yükümlü olduğu en üst düzey özeni sergilemesine rağmen gecikme durumu oluşacak ise artık burada taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir durumun geçerli olabileceğinin belirtilmesidir. Burada dikkat edilmesi gereken bir başka husus ise, taşıyıcının sorumluluk durumundan kurtulabilmesi için salt basiretli bir taşıyıcıdan beklenen dikkat ve özeni sergilemesinin onu sorumluluktan kurtarmayacak olmasıdır³⁴⁵. Yargıtay'ın 2017 yılında verdiği bir kararda oluşan yangın neticesi gerçekleşen

³⁴¹ Yargıtay 11. HD., 18.2.2015 T., 2015/817 E., 2015/2126 sayılı kararında "*Taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran haller ise CMR'nin 17/2. maddesinde sayılmış olup, bu hallerden biri de, ...taşıyıcının kaçınamayacağı ve önleyemeyeceği bir halden kaynaklanmasıdır. Kaçınılamayacak durumun varlığı için taşıyıcı, deneyimli ve basiretli bir taşıyıcının göstermesi gereken özeni göstermiş olmalıdır.*" şeklinde hükmedilmiştir.

³⁴² CLARKE, a.g.e., syf. 229.

³⁴³ ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 202. YEŞİLOVA, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, syf. 102; EREN, Fikret: **Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyyet Bağı Teorisi**, Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1975, syf. 183; EREN, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt: I**, syf. 582; OĞUZMAN/ÖZ, a.g.e., syf. 404-405; YAVAS, a.g.e., syf. 122-123.

³⁴⁴ MESSENT/GLASS, a.g.e., prg. 6.35.

³⁴⁵ ADIGÜZEL, a.g.e., syf. 145; EREN, **Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyyet Bağı Teorisi**, syf. 176; CLARKE, a.g.e., syf. 226; ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının**

zarar durumunun, taşıyıcının basiretli bir tacir olarak göstermekle yükümlü olduğu özenle önlenebileceğinin mümkün olmaması belirtilerek, taşıyıcının somut uyuşmazlık durumunda CMR'nin 17/2. maddesi kapsamında sorumluluktan kurtulabileceği hükmedilmiştir³⁴⁶.

Burada kaçınılmazlık durumunun mutlak bir şekilde anlaşılması gerekir. Taşıyıcı tarafından mümkün olan ve beklenen tüm özen gösterilmesine rağmen gecikmeden doğan zararın oluşması engellenemiyorsa, bu durumda kaçınılmazlık ve önlenemezlik durumlarının varlığı kabul edilecektir³⁴⁷. Nitekim taşıyıcı, belirlenen süre dahilinde taşıma ediminin gerçekleşmesine engel teşkil edebilecek ve öngörülebilir olan tüm engelleri denetlemek ve tedbir almakla yükümlüdür³⁴⁸. Bu konuyla ilgili olarak Birleşik Krallık Yüksek Mahkemesinde görülen “Michael Galley Footwear Ltd. v. Iaboni” davasında iki tır şoförünün Milano’da (İtalya) kilitlemek ve alarmini çalıştırmak suretiyle taşıtı park etmiş ve öğlen yemeğine gitmiş; döndüklerinde ise taşıtın yerinde olmadığını görmüşlerdir. Yüksek Mahkeme ise taşıyıcının ter ne kadar ticari teamüllere uygun olarak davranarak bazı önlemleri alması söz konusu olsa da, azami özen veya basiretli bir taşıyıcıdan beklenen özeni göstermemesi nedeniyle bu olayın kaçınılamayacak ve sonuçlarına engel olunamayacak bir olay olmadığını ve taşıyıcının bu durumdan sorumlu olacağına hükmetmiştir³⁴⁹.

Taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olay durumu ile mücbir sebep genellikle birbiriyle karıştırılmaktadır. Taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olay, mücbir sebepten daha kapsayıcıdır ve burada mücbir sebepten farklı olarak olayın dışarıdan gelmesi, olağanüstü bir nitelikte olması ve önceden öngörülememesi gibi durumları kapsamaması beklenmemektedir³⁵⁰. Nitekim taşıyıcının kaçınamayacağı ve

Sorumluluğu, syf. 14-15; Kaya, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 253- 255; Aydın, a.g.e., syf. 70.

³⁴⁶ Yargıtay 11. HD., 20.12.2017 T., 2016/4554 E., 2017/7477 sayılı kararında “...çıkan yangın sonucunda oluşan zararı davalı taşıyıcının basiretli bir tacir olarak göstermesi gereken özenle önleyebilmesinin mümkün olmadığı dolayısıyla davalı taşıyıcının somut uyuşmazlıkta CMR 17/2. maddesinde öngörülen mesuliyetten kurtuluş beyinelerinden yararlanması gerektiği...” hükmedilmiştir.

³⁴⁷ MESSANT/GLASS, a.g.e., prg. 6.28; CLARKE, a.g.e., prg. 75.

³⁴⁸ KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 254.

³⁴⁹ CLARKE, a.g.e., syf. 229.

³⁵⁰ LOEWE, a.g.e., syf. 362-363; ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 43-44; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 324-325.

sonuçlarını önleyemeyeceği olay ile mücbir sebep durumu aynı anlamlara gelse idi, CMR'nin 17/3. maddesine gerek de kalmazdı³⁵¹.

Taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarının önleyemeyeceği olay kapsamında beklenen, salt taşıyıcı için kaçınılamayacak ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir olayın oluşmasıdır. Bu olayın ise salt dış kaynaklı bir olay sebebiyle oluşmasına dair bir zorunluluk yoktur. Taşıyıcı, bu tür bir olayın kendi faaliyeti ya da işletmesi dahilinde oluşmasının mümkün olmasından dolayı, bu sebebi öne sürerek sorumluluk durumundan kurtulma imkanı bulabilecektir³⁵².

Taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği her olay, kendi oluşma şartları dahilinde değerlendirilmelidir. Örnek olarak taşıyıcının işçilerine karşı sahip olduğu mali yükümlülükleri gerçekleştireceğinin taahhüdünü vermesine rağmen işçilerin gerçekleştirdiği genel nitelikte olmayan ve salt işletmeyi ilgilendiren grev durumu³⁵³ veya taşıma ediminin yapıldığı vasitanın yüksekliğinin uluslararası standartların altında olması, ancak bu konuya yönelik taşıyıcıyı uyarır nitelikte herhangi bir levhanın bulunmadığı bir alt geçitte takılması ve böylelikle gecikme durumunun oluşması durumunda taşıyıcı gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulabilecektir³⁵⁴. Yine taşıma ediminin gerçekleştirilmekte olduğu güzergah üzerinde yaşanan savaş ve terör, duran vasıtaya arkadan çarpılması, mevsim normalleri dışında mevsim durumu, yol şartları, gümrük görevlileri tarafından yapılan grev veya hukuka aykırı davranışlarda bulunması gibi durumlar taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olay statüsündedir³⁵⁵. Ancak olağan olarak gelişen trafik sıkışıkları, hava durumu kaynaklı olumsuz şartlar, lastik patlaması ve hırsızlık gibi durumlar

³⁵¹ LOEWE, a.g.e., syf. 363; ARKAN, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, syf. 410; AYDIN, a.g.e., syf. 69-70; Nitekim bu maddeye göre taşıyıcı, taşıma edimini gerçekleştirdiği vasıtadaki bozukluk veyahut vasıtayı kiraladığı kişi veya yardımcılarının kusurunu öne sürerek sorumluluk durumundan kurtulamayacaktır. Bu kapsamda vasıtada olan bir eksiklik veya yetersizlik durumunda, mücbir sebep durumunun önemli bir unsuru niteliğindeki dışarıdan gelme hali söz konusu olmamaktadır.

³⁵² KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 255; AYDIN, a.g.e., syf. 70; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 202.

³⁵³ LOEWE, a.g.e., syf. 363; ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 44; ARKAN, **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, syf. 101-102; AYDIN, a.g.e., syf. 70; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 165.

³⁵⁴ ADIGÜZEL, a.g.e., syf. 146.

³⁵⁵ AKINCI, a.g.e., syf. 105; KENDİGELEN, a.g.e., syf. 360; AYDIN, a.g.e., syf. 71-72; YEŞİLOVA, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, syf. 102; ADIGÜZEL, a.g.e., syf. 146; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 167.

ise genel olarak kaçınılamayacak ve sonuçları önlenemeyecek olay kapsamında değerlendirilmemektedir. Nitekim taşıyıcı, trafik sıkışıklığı ile karşılaşıldığında alternatif olan güzergahlar üzerinden gitmeye yönelmeli, güzergahta oluşması olası hava değişikliklerine karşı her tedbiri almalı ve kullandığı vasıtanın periyodik bakım ve onarımlarını düzenli olarak yapmakla yükümlüdür³⁵⁶. Yargıtay hava durumunda yaşanan olumsuzluğa dair verdiği 1999 tarihli bir kararında taşımanın gerçekleştirildiği mevsimin koşulları ve taşıma güzergahı dikkate alındığında, hava muhalefeti kaynaklı gecikme durumunun öngörülebilir olmadığından bahsedilemeyeceği yönünde görüş bildirmiştir³⁵⁷. Yargıtay lastik patlaması durumunda yaşanan olumsuzluğa dair verdiği 2002 tarihli bir kararında CMR kapsamında lastik patlaması nedeniyle oluşan trafik kazasında, taşıyıcının aracını her zaman yola salih durumda bulundurma yükümlülüğüne sahip olması nedeniyle taşıyıcının sorumluluktan kurtulamayacağı yönünde görüş bildirmiştir³⁵⁸. Yargıtay hırsızlık durumunda yaşanan olumsuzluğa dair verdiği 2000 tarihli kararında ise taşıyıcının yolda oluşabilecek her türlü hırsızlığa karşı tedbir alması gerektiği yönünde görüş bildirmiştir³⁵⁹.

Taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olaydan dolayı gecikmeden doğan sorumluluk durumundan kurtulması için, basiretli bir taşıyıcıdan beklenen özenin ötesinde, en üst düzeyde özeni sergilemesine rağmen gecikmeden doğan zarara yol açan bir olayın gerçekleşmesi aranmaktadır³⁶⁰. Nitekim taşıyıcıdan, deneyimli bir taşımanın sergileyebileceği azami özeni göstermesi beklenmektedir. Bununla birlikte taşıyıcının kendini

³⁵⁶ CLARKE, a.g.e., prg. 75d; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 254-255.

³⁵⁷ Bkz. Yargıtay 11. HD., 04.10.1999 T., 1999/5717 E., 1999/7458 K. “...taşımanın yapıldığı mevsim koşulları ve taşıma güzergahı dikkate alındığında yoğun kar yağışı nedeniyle yolların kapanması ve bu sebeple taşımanın gecikmesi halinin öngörülebilir olmadığından söz etme imkanı yoktur...”

³⁵⁸ Bkz. lastik patlaması durumunda yaşanan olumsuzluğa dair karar için bkz. Yargıtay 11. HD., 05.02.2002 T., 2001/8511 E., 2002/914 K. “...konvansiyonun 17/1. maddesi uyarınca, zararın taşıyıcının önlemesine imkân olmayan durumlardan ileri geldiğinin ispatı halinde sorumluluktan kurtulması imkânı tanınmış olup, lastik patlaması sonucu oluşan trafik kazasında, kazaya yol açan husus aracını her zaman yola salih halde bulundurma yükümlülüğünü taşıyan taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmaya elverişli değildir...”

³⁵⁹ Bkz. 11. HD 20.04.2000 T., 2000/2114 E., 2000/3241 K. “...Davalı vekili, İtalya'nın riskli bir ülke olması nedeniyle hırsızlık olayının kaçınılmaz olduğunu savunduğuna göre, tam tersine taşıyıcının böyle bir ülkeye, yeterli önlemler alarak yola çıkması, bu meyanda ikinci bir şoför veya muavin bulundurmak, araca alarm taktırmak veya günün teknolojik olanaklarından yararlanılarak makul, uygulanabilir türden diğer tedbirleri alması gerektiğini söylemek mümkündür...”

³⁶⁰ ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 44; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**, syf. 324; AYDIN, a.g.e., syf. 70; AKINCI, a.g.e., syf. 102; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 203-204.

ekonomik açıdan zararlı duruma getirecek tedbirleri alması³⁶¹, bulunduğu devletin sürüş saatlerine yönelik kurallara³⁶² veya bilgi sahibi olduğu varsayılan ağır vasıtaların belirli günlerde trafiğe çıkma yasağına³⁶³ aykırı bir şekilde taşımacılık edimini gerçekleştirmesi de beklenemeyecektir. Bu kapsamda basiretli bir taşıyıcıdan beklenen özenin, taşıma ediminin gerçekleştiği devlet ve bölgelere göre değişkenlik göstereceği aşıkardır.

Yukarıda belirtildiği gibi taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olayın mücbir sebep kaynaklı durumlara göre kapsayıcılığının daha çok olması sebebiyle, “çoğun içinde az da vardır” kuralına göre taşıyıcı, mücbir sebep niteliğine sahip bir olayı öne sürerek de gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulma imkanı bulunmaktadır. Ayrıca gecikme durumunda hak sahibinin zarara uğraması durumunda, taşıyıcının gecikmeden dolayı bir sorumluluğunun oluşması için gecikme ve zarar durumu arasında uygun nitelikte bir illiyet bağının bulunduğu ispat edilmelidir. Aynı zamanda CMR’nin 17/2. maddesi kapsamında sorumluluk durumundan kurtulmayı isteyen taşıyıcı da, ilk olarak gecikme durumuna sebep olarak öne sürdüğü olayı kaçınmayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir olay olduğu ve bu olay ile zarar arasında uygun bir illiyet bağının varlığını ispatlamakla yükümlüdür. Bu kapsamda taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olay birçok unsuru içeren bir durumu belirtmektedir ve bu sebeple taşıyıcının en çok başvurabileceği sorumluluktan kurtulma sebebidir. Bununla birlikte yine bu sebep, dayanılması ve ispat edilmesi de oldukça zor bir sebeptir. Bu kapsamda taşıyıcının olabildiğinde diğer sorumluluktan kurtulma sebeplerine başvurması, taşıyıcıların kendi menfaatine olacaktır³⁶⁴.

4.3 DAVACININ KUSURU

Taşıyıcının gecikmeden doğan durumundan kurtulmasına olanak tanıyan bir durum ise hak sahibinin kusuru durumudur. Taşıyıcı, gecikme durumunun hak sahibinin hatalı ya da ihmali

³⁶¹ ARKAN, Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon “CMR” Üzerine Bir İnceleme, syf. 14-15; KAYA, Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II), syf. 255.

³⁶² GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 166.

³⁶³ KENDİGELEN, a.g.e., syf. 350.

³⁶⁴ ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 205; EREN, Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İliyet Bağı Teorisi, syf. 176; CLARKE, a.g.e., syf. 226; ARKAN, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, syf. 14-15; KAYA, Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II), syf. 253-255; AYDIN, a.g.e., syf. 70.

olan bir davranışı kaynaklı olduğunu ispat etmesi durumunda yaşanan gecikmeden sorumlu tutulmayacaktır. CMR'nin 17/2. maddesine göre taşıyıcı, kendi aleyhine dava açmayan talep hakkına sahip tarafın kusurunu öne sürerek sorumluluk durumundan kurtulma hakkına sahiptir. Burada hak sahibi kavramı ile gecikme sebebiyle taşıyıcıya dava açacak olan gönderilen veya gönderilen tarafı³⁶⁵; hatalı veyahut ihmali davranış olarak hak sahibinin kusurlu durumu belirtilmektedir.

CMR'nin 17/2. maddesinde salt davacı tarafın, yani hak sahibinin temel olarak alınması sebebiyle söz konusu madde ile gönderen tarafın açacağı olası bir davada gönderilen veya gönderilen tarafın açacağı olası bir davada gönderenin kusurlu olmasının gecikme durumuna yol açığının ispat edilmesi taşıyıcının sorumluluktan kurtulamayacağı anlaşılmaktadır. Doktrine bakıldığında bu görüşü destekleyen bazı yazarların olduğu görülmektedir³⁶⁶. Bu görüşün her ne kadar savunulduğu görülse de, doktrinde genellikle gecikmeye sebep olan kusurlu davranışın herhangi bir ayırmada bulunmaksızın gönderen veya gönderilen kaynaklı olmasının ispatı durumunda taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluk durumundan kurtulabileceği görüşünün savunulduğu görülmektedir. Bu durumun bir gerekçesi olarak CMR'nin 17/2. madde metninin lafzına sıkı olarak bağlı kalınmasının, taşıyıcının aleyhine uygulanmasına açık bir durum oluşturduğu ve bu kapsamda bu maddenin düzenlenme amacına aykırılık sergileneceği savunulmaktadır³⁶⁷. Şu da belirtilmelidir ki burada salt hak sahibi olan gönderen veya gönderilen tarafından gerçekleştirilen edimler değil, aynı zamanda gönderen veya gönderilenin yardımcılarının kusurları da taşıyıcıyı gecikmeden doğan sorumluluk durumundan kurtulması bakımından aynı değerdedir³⁶⁸.

³⁶⁵ KAYA, *Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)*, syf. 250; AYDIN, a.g.e., syf. 57; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 167.

³⁶⁶ CLARKE, a.g.e., syf. 199; MESSENT/GLASS, a.g.e., syf.115; Bu yazarlar CMR'nin 17/2. maddesi metninin lafzına sıkı olarak bağlı kalınarak yorumlamada bulunulması gerektiği, madde lafzında açık bir şekilde davacı tarafın (hak sahibinin) kusurunun arandığının düzenlendiği ve kusur durumunun genişletilememesi gerektiğini belirtmektedir (YEŞİLOVA, *Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu*, syf. 100).

³⁶⁷ YEŞİLOVA, *Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu*, syf. 100; KAYA, *Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)*, syf. 251; AKINCI, a.g.e., syf. 97.

³⁶⁸ AYDIN, a.g.e., syf. 59.

Hak sahibinin kusuru, özel kurtulma sebeplerinin bulunduğu CMR'nin 17/4/b.c.e. maddesi kapsamında ayrıca düzenlenmektedir. Bu maddede yer alan düzenlemeler genellikle ambalajlama, yükleme, istifleme ve boşaltma durumlarından kaynaklı kusurlar olmakla birlikte, aynı zamanda hasar veya ziya durumlarına özgü bir durumu belirtmektedir. Bununla birlikte hak sahibinin kusuruna dair herhangi bir sınırlamanın öngörülmemesi sebebiyle CMR'nin 17/2. maddesi kapsamında hak sahibinin kusuruna dayanan taşıyıcı, özel tehlike durumlarından bazılarını öne sürerek gecikmeden doğan sorumluluk durumundan kurtulabilecektir. Bu kapsamda taşıma edimine konu olan eşyanın ambalajlanmaması, eşyanın niteliği veya taşımaya dair taşıyıcıya yanlış bilgi verilmesi, yanlış istifleme sebebiyle taşıyıcının eşyayı yeniden istiflemek durumunda kalması, taşıma evraklarında eksiklik veya yanlışlık olması kaynaklı olarak eşyaya gümrükte geçici süre için el konulması gibi durumlar taşıyıcı için gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulma durumlarını teşkil etmektedir³⁶⁹.

4.4 DAVACININ TALİMATI

CMR'nin 17/2. maddesi kapsamında hak sahibinin kusuru durumunda olduğu gibi talimatı da, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluk durumundan kurtulmasını sağlamaktadır. Gecikme durumu taşıyıcının hak sahibinin vermiş olduğu talimat veya talimatları gerçekleştirmesi sebebiyle oluşursa, gecikmeden doğan zarardan dolayı taşıyıcı sorumlu tutulamaz. Başka bir deyişle taşıyıcı, gönderenin gecikmeden doğan zarar sebebiyle aleyhine açılan davada gönderilenin veya gönderilenin gecikmeden doğan zarar sebebiyle aleyhine açılan davada gönderenin talimatına dayanarak gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulabilecektir³⁷⁰.

Taşıyıcının hak sahibinin talimatlarına dayanarak gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulması için, taşıyıcı ile hak sahibinin kusurluluk durumları ayrı ayrı değerlendirilmelidir. Nitekim CMR'nin 17/2. maddesi kapsamında hak sahibinin vereceği talimata taşıyıcının kusuru ile sebep olmaması gerekmektedir. Bununla birlikte hak sahibinin kusuru

³⁶⁹ ARKAN, a.g.e., syf. 125; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 252; AKINCI, a.g.e., syf. 97; AYDIN, a.g.e., syf. 60; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 168-169; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 211.

³⁷⁰ AKINCI, a.g.e., syf. 98; AYDIN, a.g.e., syf. 62; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 169; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 213-214; ERDİL, a.g.e., syf. 158.

aranmadığından, gecikme durumun oluşmasında talimatı veren hak sahibinin kusurunun olması gerekmemektedir. Ancak hak sahibinin kusuru aranmadığı için gecikme durumunun talimat veren hak sahibinin kusurlu olmasına gerek bulunmamakta, talimatın zarar oluşmasına sebep olduğunun ispat edilmesi yeterli olmaktadır³⁷¹.

Temel itibariyle taşıyıcıya verilen talimatlar, genellikle kusur durumunu da kapsayıcı olmaktadır. Bununla birlikte hak sahibinin talimatına dayanarak taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulması için kusurlu bir talimatın varlığı şart değildir. Bu sebeple özel bir düzenleme geçerli olduğundan artık CMR'nin 17/2. maddesi hükmünün uygulama alanına giren bir olayın, hak sahibinin kusuru kapsamında değerlendirilmesi olası değildir³⁷². Kanaatimizce hak sahibinin verdiği talimat sebebiyle zararın oluştuğunu düşünmesi durumunda taşıyıcı, gecikmeden doğan sorumluluk durumundan kurtulmak için hak sahibinin kusuruna dayanmak yerine, salt talimat ve zarar arasında oluşan sebep-sonuç ilişkisini ispatlayabileceği bir talimatın varlığını öne sürmesi taşıyıcının yararına olacaktır.

CMR'nin 12/5. maddesine göre hak sahibinin verdiği talimatın hangi şartlar dahilinde gerçekleştirilebileceği belirtilmektedir. Bu madde uyarınca hak sahibinin verdiği talimatın gerçekleştirilmesi için talimatın bu talimatı gerçekleştirecek taşıyıcıya ulaştığı an mümkün olması, taşıyıcının bağlı olduğu işletmenin ticari faaliyetlerine engel teşkil etmemesi, üçüncü şahıslara ait taşınan diğer eşyaların durumunda diğer gönderen veya gönderilenler zarara uğratılmamalı ve eşyaların bölünmesine neden olmaması gerekmektedir. Hak sahibinin talimatına dayanarak taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulmasına yönelik doktrinde iki görüş bulunmaktadır. Doktrindeki bazı yazarlar, taşıyıcının hak sahibinin verdiği her talimatı gerçekleştirmekle yükümlü olmadığı, CMR'nin 12/5. maddesinde belirtilen şartların oluşmasına rağmen talimatı gerçekleştiren taşıyıcının, hak sahibinin talimatına dayanarak gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulamayacağını öne sürmektedir³⁷³. Doktrinde çoğunluğu temsil eden bazı yazarlar ise CMR'nin 12/5. maddesinin taşıyıcı lehine bir düzenleme olduğunu ve taşıyıcının bu maddede belirtilen

³⁷¹ LOEWE, a.g.e., syf. 362; KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 253; AYDIN, a.g.e., syf. 62-63; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 170; ERDİL, a.g.e., syf. 158.

³⁷² AYDIN, a.g.e., syf. 62-63.

³⁷³ KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 253; AYDIN, a.g.e., syf. 63.

şartlara dayanarak sorumluluktan kurtulma hakkına sahip olmakla birlikte, söz konusu hakkı kullanmayıp talimatı gerçekleştiren taşıyıcının sorumlu tutulmasının adil bir davranış olmayacağını öne sürmektedir³⁷⁴.

Kanaatimizce CMR'nin 12/5. maddesi kapsamında olmakla birlikte, gerçekleştirilen talimatın taşıyıcı için gecikmeden doğan sorumluluk durumundan kurtarıp kurtarmayacağını saptanması hususunda gerçekleşen somut olayın nitelikleri değerlendirilmelidir. Nitekim CMR'nin 17/2. maddesi kapsamında taşıyıcının gönderene yanlış bilgi vermesi sebebiyle verilen talimatın gecikme durumuna neden olması durumundaki gibi, talimatın verilmesine kendi kusuruyla neden olması durumunda taşıyıcı gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulamayacaktır. Yine taşıyıcı, CMR'nin 12/5. maddesi kapsamında yer almayan ancak kural olarak uyulması gerekli olan bir talimatı, gecikme durumuna sebep olacağını bilincinde olarak gereken uyarıda bulunmaksızın gerçekleştirmesi durumunda gecikmeden doğan sorumluluğu ortaya çıkacaktır³⁷⁵.

4.5 EŞYANIN KENDİ KUSURU

CMR'nin 17/2. maddesi kapsamında taşıyıcı, taşıma edimine konu eşyanın kendi kusuruna dayanarak ve eşyanın kusuru ile oluşan zarar arasında uygun bir illiyet bağıını ispat ederek gecikmeden doğan sorumluluk durumundan kurtulabilmektedir. Eşyanın sahip olduğu niteliklerin aynı türdeki eşyanın ortak niteliklerinden farklı olması, eşyanın eksiklik içermesi ve bozukluğu durumlarında eşyanın kendi kusuru durumu söz konusudur³⁷⁶. Yargıtay 2004 yılında verdiği bir kararda CMR'nin 17/2. maddesi kapsamında eşyanın kendi kusuru kaynaklı zarardan taşıyıcının sorumlu tutulamayacağına hükmetmiştir³⁷⁷. Başka bir deyişle eşya, kendisiyle aynı veya benzer olarak üretilen eşyalara göre bir eksiklik veya kusur içermesi ve/veya söz konusu eşyanın diğer tüm eşyaların taşındığı şekilde taşınmasının

³⁷⁴ AYDIN, a.g.e., syf. 63-64; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 171; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 215.

³⁷⁵ ARKAN, *Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları*, syf. 103; KAYA, *Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)*, syf. 253; AKINCI, a.g.e., syf. 98-99; AYDIN, a.g.e., syf. 65; ADIGÜZEL, a.g.e., syf. 142.

³⁷⁶ ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 217; ARKAN, a.g.e., syf. 113; AYDIN, a.g.e., syf. 65.

³⁷⁷ Yargıtay 11. HD., 18.10.2004 T., 2004/850 E., 2004/9961 sayılı kararında "...CMR 17/2. maddesi uyarınca yüke has bir kusurdan... meydana geldiği anlaşılan zarardan davalının sorumlu tutulamayacağı..." şeklinde hükmedilmiştir.

gecikmeye yol açması durumunda eşyanın kendisine ait bir kusurunun bulunduğundan söz edilebilir³⁷⁸.

Bununla birlikte CMR'nin 17/2. maddesinde belirtilen ve “eşyaya has kusur” olarak adlandırılabilir sorumluluktan kurtulma sebebi ile CMR'nin 17/4. maddesinde belirtilen “eşyanın doğal niteliği” olarak adlandırılabilir sorumluluktan kurtulma sebebi arasında farklılık bulunmaktadır.

CMR'nin 17/2. maddesindeki eşyaya has kusur olarak değerlendirilebilecek sorumluluktan kurtulma sebebi genel bir sorumluluktan kurtulma sebebidir. Bu kapsamda CMR'nin 17/2. maddesi kapsamındaki sorumluluktan kurtulma sebebi hem gecikme hem zıya ve hasar durumları için söz konusudur. Eşyanın kendi kusuru, eşyanın ait olduğu türe ait olan ortal niteliklerinden farklı niteliklere sahip olmaması durumunu tanımlamaktadır³⁷⁹. Bu kapsamda cam taşımacılığında taşınan camın taşıyıcı tarafından uygun olarak taşınmasına rağmen, camın imalatı kaynaklı kusurdan dolayı taşıma edimi sırasında kırılması durumunda, eşyanın kendi kusurundan bahsedilebilmektedir. Bu durumda taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilecektir³⁸⁰. Köln İstinaf Mahkemesi'nin verdiği bir kararda demir taşımacılığında eşyanın kapalı taşıtla yapılması üzerinde uzlaşmasına rağmen taşıta yüklenmesi sırasında havanın yağmurlu olması ve bu nedenle eşyanın paslanması, eşyanın kendi kusuru olarak değerlendirilmemiş ve taşıyıcı bu durumdan sorumlu tutulmuştur³⁸¹. Kanaatimizce Köln mahkemesinin verdiği karar yerindedir. Nitekim burada demirin paslanması taşımacılık edimi sırasında değil, taşıta yüklenme sırasında gerçekleşmiştir. Burada basiretli bir taşıyıcının göstermesi gereken özenden bahsedilemeyecektir.

CMR'nin 17/4. maddesindeki eşyanın doğal niteliği olarak değerlendirilebilecek sorumluluktan kurtulma sebebi ise özel bir sorumluluktan kurtulma sebebidir ve salt zıya ve hasar durumu için söz konusudur. Bu duruma ek olarak eşyanın doğal niteliği uyarınca

³⁷⁸ KAYA, **Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, syf. 254; AYDIN, a.g.e., syf. 65; MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 120; CLARKE, a.g.e., syf. 202.

³⁷⁹ ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 217; USLU, a.g.e., syf. 105; AYDIN, a.g.e., syf. 65; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 171.

³⁸⁰ GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 171; MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 112; ARKAN, **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, syf. 104.

³⁸¹ USLU, a.g.e., syf. 107.

eşyanın zarara uğraması durumunda, söz konusu eşyanın ait olduğu kategoriden farklı niteliklere sahip olması söz konusu olmamaktadır. Aksine bu nitelikte olan eşyaların bulunduğu kategorinin ortak nitelikleri, eşyanın kolaylıkla zarar görebilmeleridir. Bu kapsamda taşıyıcı bakımından ispat kolaylığı geçerlidir. CMR'nin 17/4. maddesine göre eşyanın doğan niteliği kapsamında kırılması, paslanması, çürümesi, kuruması nedeniyle kısmen veya tamamen zarar görmesi olası ise, bu nitelikte bir eşyayı taşıyan taşıyıcı eşyanın özel riskine dayanarak sorumluluk durumundan kurtulabilecektir³⁸².

Eşyanın kendi kusuru kaynaklı bir gecikmeden doğan sorumluluk durumundan kurtulabilmek için taşıyıcı, eşyanın teslimi sırasında dışarıdan görülebilen bir eksik veya ayıbın olup olmadığını araştırmak, eksiklik veya ayıp var ise bu durumu taşıma senedine ihtirazı bir kayıt koyarak belirtmelidir³⁸³. Aksi durumda taşıyıcının eşyayı eksiksiz ve ayıpsız olarak kabul ettiği varsayılmaktadır. Bu durum ise eşyanın kendi kusurunun taşıyıcının teslim alması sonrası oluşabileceği ve taşıyıcının da eşyanın kendi kusuru kaynaklı olarak gecikmeden doğan sorumluluk durumundan kurtulmasına engel oluşturmaktadır.

4.6 GECİKMEDEN DOĞAN SEBEPLER NEDENİYLE TAŞIYICIYA KARŞI DAVA HAKKININ KULLANILMASI

CMR'nin "Taşıyıcının Sorumluluğu" başlığı altında düzenlenen ilgili maddelere dayanarak, hak sahibinin uğradığı zararın tazmin yoluna gidilmesi açıktır. CMR'nin uygulama alanı bulunduğu taşıma edimleri için ulusal yasalara başvurulması açık olmadığından, Konvansiyonun hükümleri kapsamında dava ikamesi yoluna gidilmektedir. CMR sistematigi kapsamında taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu ve gecikmeden doğan sebepler nedeniyle taşıyıcıya karşı dava hakkının kullanılması düzenlenmiştir³⁸⁴. Gecikmeden doğan sebepler nedeniyle taşıyıcıya karşı dava hakkının kullanılmasının inceleneceği bu bölümde davayı oluşturan taraflar, davanın görülme koşulları ve davanın görülme yeri araştırılacaktır.

³⁸² MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 148.

³⁸³ ARKAN, a.g.e., syf. 114-115; AYDIN, a.g.e., syf. 66.

³⁸⁴ ÇETİN ESKİCİ, a.g.e., syf. 158.

4.7 DAVAYI OLUŞTURAN TARAFLAR

4.7.1 Davacı

Gecikme durumunda sorumlu durumdaki taşıyıcının sorumlu olacağı taraf, taşıma sözleşmesinin tarafı durumundaki gönderen olmaktadır. Gönderen, taşıyıcıya ulaşarak belli bir eşyanın taşınması için sözleşme imzalayan taraftır³⁸⁵. CMR dahilinde taşıyıcının gecikme durumu sebebiyle tazminat davası açma hakkına hangi tarafa ait olduğu açık bir şekilde düzenlenmemiştir. Bununla birlikte gönderenin eşya üstündeki tasarruf hakkını ne zamana dek kullanabileceğine yönelik CMR'nin 12/3. maddesi ve gönderilenin eşya üstündeki tasarruf hakkını ne zaman elde edeceğini öngören CMR'nin 13/1. maddesi bir arada değerlendirildiğinde, gönderenin eşyada bir tasarruf hakkına sahip olması durumunda gecikme sebebiyle taşıyıcıya dava açma hakkının gönderende, eşya üstündeki tasarruf hakkının gönderilene geçmesi ile ise gecikme sebebiyle taşıyıcıya dava açma hakkının gönderilende olduğu söylenebilmektedir³⁸⁶.

CMR'nin 12/1. maddesi kapsamında gönderen, eşya üstünde öncelikli tasarruf hakkına sahip tarafı belirtmektedir. Tasarruf hakkının gönderene ne zamana dek ait olduğu CMR'nin 12/2. ve 13/1. maddelerinde düzenlenmiştir. Gönderenin eşya üstündeki tasarruf hakkı, sevk mektubunun ikinci nüshasını gönderilene vermesi veya eşyanın teslim edilmesi için belirlenen yere ulaştırılması sonrası gönderilenin taşıyıcıdan makbuz karşılığı sevk mektubunun ikinci nüshasını ve eşyayı teslim etmesini istemesi durumunda gönderilene devredilmektedir. CMR'nin 12/3. maddesi kapsamında ise gönderenin eşya üstünde sahip olduğu tasarruf hakkından, taşıma sürecinin en başında gönderilen lehine vazgeçme hakkı düzenlenmektedir. Bu durumun gerçekleşmesi için sevk mektubunda bu durumun

³⁸⁵ ADIGÜZEL, a.g.e., syf. 243; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 257; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 275-276; ÜLGİN, **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, syf. 48

³⁸⁶ GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 257; MESSANT/GLASS, a.g.e., syf. 247; Taşıma sözleşmelerinde taraf olan gönderen için davacı sıfatı bir netlik teşkil ederken, gönderilenin davacı sıfatına sahip olması için bazı şartlar gerekmektedir. CMR'nin 12/2. maddesi uyarınca sevk mektubunun ikinci nüshası alıcıya verilmesi veya alıcı CMR'nin 13/1. maddesinde belirlenen hakkını kullanması durumunda gönderendeki tasarruf hakkı gönderilene geçecektir. CMR'nin 13/1. maddesinde belirtilen durumlar, eşyanın teslim yerine ulaştırılması sonrası gönderilenin makbuz karşılığı sevk mektubunun ikinci nüshasını teslim alması ve taşıyıcının eşyayı teslim etmesini talep etmesi, eşyanın kaybolması veya CMR'nin 19. maddesinde belirtilen taşıma zamanının bitmesi sonrasında eşyanın ulaştırılmaması durumlarıdır. Bu durumlarda gönderilen, talimat verme (ARKAN, a.g.e., syf. 180) ve eşya üstünde tasarrufta bulunma hakkını devralması sebebiyle dava açma hakkını da elde edecektir (ERDEM, a.g.e., syf. 552).

belirtildiği bir notun bulunması gerekmektedir. Bu durumda gönderenin tasarruf hakkı gönderilene geçmektedir³⁸⁷. Bu kapsamda eşya üstündeki tasarruf hakkının gönderende olduğu durumda gönderen dava açma hakkına sahipken, gönderilende olduğu durumda ise gönderilen dava açma hakkına sahiptir³⁸⁸.

4.7.2 Davalı

Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğuna dayanarak hak sahibinin tazminat talep etmesi durumunda, davalı konumda olacak taraf ilk olarak taşıma edimini gerçekleştirmeyi taahhüt eden taşıyıcının kendisi olacaktır. Burada taşıyıcı ile belirtilen taraf, gönderen ile taşıma sözleşmesi düzenleyen asıl taşıyıcıdır³⁸⁹. Şu da belirtilmelidir ki, asıl taşıyıcı eşyayı gönderenden ilk teslim alan kişi değil, taşıma sözleşmesinde ilk taşıyıcı olarak belirtilen taşıyıcıdır³⁹⁰.

Her ne kadar davalı konumdaki taraf taşıyıcı olsa da, taşıyıcı sayısı değişiklik göstermektedir. Nitekim CMR'nin 34. maddesi kapsamında taşıyıcıların hak sahiplerine karşı müteselsilen sorumlu tutuldukları belirtilmektedir. Bu madde kapsamında bir taşıma sözleşmesi kapsamında gerçekleştirilen taşıma edimini ortak olarak gerçekleştiren her bir taşıyıcı, taşımacılık ediminden bir bütün olarak sorumludur ve ilk taşıyıcı sonrası taşıma edimini gerçekleştiren taşıyıcılar, taşınan eşyayla birlikte sevk mektubunu da kabul etmeleri durumunda sevk mektubunda belirtilen şartlar dahilinde taşıma sözleşmesine taraf olmaktadır. Bu kapsamda davacı, CMR'nin 36. maddesine göre aynı taşıma sözleşmesinden doğan bir davada, ilk taşıyıcı veya son taşıyıcıya dava açma hakkına sahip olabildiği gibi, aynı zamanda gecikme durumunun yaşandığı sırada taşıma edimini gerçekleştiren taşıyıcıya karşı dava açma hakkına sahiptir. Bu kapsamda davacı, tek bir taşıyıcı için dava açabileceği

³⁸⁷ DAĞ, a.g.e., syf. 96; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 257.

³⁸⁸ GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 257; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 275-276; ÜLGEN, **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, syf. 48.

³⁸⁹ Bu konuda Yargıtay'ın 11. HD., 22.04.2004 T., 2003/9328 E., 2004/4331 sayılı kararında “...sigorta ettiren ile taşıma sözleşmesini düzenleyen ve ilk taşıyan durumda olan davalıya husumet yöneltilebileceği...” şeklinde hükmedilmiştir.

³⁹⁰ AKINCI, a.g.e., syf. 208; YEŞİLOVA, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, syf. 159-160.

gibi³⁹¹, taşıma ediminde yer alan birkaç taşıyıcı aleyhine de dava açabilmektedir³⁹². Bu konuda Yargıtay 2002 yılında verdiği bir kararda CMR'nin 34. maddesi kapsamında tek bir sözleşme ile düzenlenen taşıma ediminin, yardımcı taşıyıcılar tarafından yapılması durumunda da her bir taşıyıcının taşıma ediminden sorumlu olacağı belirtilmiştir³⁹³. Taşıyıcıya karşı açılan davanın birden fazla taşıyıcı aleyhine açılması durumunda, davalılar arasında ihtiyari dava arkadaşlığı bulunacaktır.

4.8 DAVANIN GÖRÜLME KOŞULLARI

4.8.1 Gecikmenin Süresi Dahilinde İhbar Edilme Koşulu

Taşıyıcıdan, gecikmeden doğan sorumluluğu kapsamında gerçekleşen zararın talep edilmesi için, CMR'nin 30/3. maddesi uyarınca eşyanın gönderilenin kullanımına geçtiği tarihi izleyen 21 gün içinde taşıyıcıya yazılı ihbarda bulunulması gerekmektedir. Bu süre dahilinde taşıyıcıya yazılı ihbarda bulunulmaması durumunda, hak sahibinin yaşadığı gecikme kaynaklı zararları taşıyıcıdan dava yoluyla talep etme hakkı bulunmamaktadır. Bu kapsamda gecikme durumunun 21 gün içinde ihbar edilmesi, bir dava şartıdır³⁹⁴. Davanın ihbar süresi dahilinde açılması durumunda ise gecikme durumunun ihbar edilmesine gerek yoktur³⁹⁵.

CMR'nin 30/3. maddesine göre taşıyıcıya yapılacak olan ihbar yazılı olarak yapılmalıdır. İhbarın 21 gün içinde taşıyıcıya ulaşması, ihbarın 21 günlük süre içinde yapılmış sayılması açısından bir şart değildir. Burada yeterli olan ihbarın, eşyanın gönderilene devredilmesi tarihi izleyen 21 gün içinde yazılı olarak yapıldığının ispatlanmasıdır³⁹⁶.

³⁹¹ GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 259.

³⁹² ERDEM, a.g.e., syf. 557; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 259; KENDİGELEN, "Hukukî Mütalâalar (Mahkeme Kararları ile Birlikte)", syf. 281.

³⁹³ Yargıtay'ın 11. HD., 05.02.2002 T., 2001/8511 E., 2002/914 sayılı kararına göre "CMR'nin 34. maddesi hükmü uyarınca tek bir mukavele tarafından düzenlenen taşıma, müteselsil taşıyıcılar tarafından yapıldığı takdirde her biri tüm taşımadan sorumlu olacağından, davanın birden çok taşıyıcıya karşı yöneltilmesinde bir yanlışlık bulunmamaktadır" şeklinde hükmedilmiştir.

³⁹⁴ GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 251-252; USLU, a.g.e., syf. 132; AKINCI, a.g.e., syf. 165; ERDİL, a.g.e., syf. 387; ÜLGEN, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, syf. 189; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu-Lahey Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, syf. 137.

³⁹⁵ GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 252; USLU, a.g.e., syf. 131; AL, Dursun: **Eşya Taşıma Hukukunda Bildirim ve Dava Süreleri**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. Altınbaş Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret Hukuku Anabilim Dalı, 2019, syf. 64.

³⁹⁶ MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 222; USLU, a.g.e., syf. 131.

Gecikme durumunda eşyanın teslim anında yapılacak bildirimle ilgili bir şekil şartı bulunmamaktadır³⁹⁷. Bununla birlikte teslimden sonra fark edilen zıya veya zarar durumunda yapılacak bildirimin yazılı olması ve zıya veya hasar durumunun açıkça belirtilmesi gerekmektedir³⁹⁸. Bu konuda Yargıtay'ın 2014 yılında vermiş olduğu kararda taşıyıcı ve gönderilen arasında eşyanın hasarına dair bir tutanak tutulmadığı ve gönderilenin eşyanın hasarına dair 7 gün içinde ihbarda bulunmamasının uyuşmazlık dışı olduğu ifade edilmiştir³⁹⁹. Kanaatimizce bildirimin yazılı olarak gerçekleştirilmesinden kasıt, hukuka uygun olarak elde edilen her türlü yazılı belge ve konuşmayı içermektedir. Nitekim hukuka uygun olarak elde edilen her türlü yazışma, bir kanıt niteliğindedir. Yargıtay'ın verdiği kararlarda elektronik ortamda bulunan veri ve e-postalar⁴⁰⁰ ile akıllı telefonlar⁴⁰¹ üzerinden yapılan ve hukuka uygun olarak⁴⁰² alınan yazışmaların resmi bir belge olarak değerlendirilmektedir.

İhbar süresi olan 21 gün hesaplanırken CMR'nin 30/3. ve 30/4. maddelerine göre eşyanın, gönderilene devredildiği tarih dikkate alınmayacak ve bu süre eşyanın gönderilene

³⁹⁷ AL, a.g.e., syf. 66.

³⁹⁸ AL, a.g.e., syf. 67.

³⁹⁹ Yargıtay 11. HD., 13.10.2014 T., 2014/6842 E., 2014/15378 sayılı kararında “Somut uyuşmazlıkta, taşıyıcı ile alıcı arasında malın taşınma esnasında hasarlandığına dair bir tutanak tutulmadığı ve alıcının yedi gün içinde malın hasarlı olduğuna dair ihbarda da bulunmadığı hususu uyuşmazlık dışıdır... Bu durumda mahkemece CMR 30'uncu madde hükmü gereğince taşıyıcı lehine oluşan karinenin ispatlanıp ispatlanmadığı yönünde bir inceleme ve değerlendirme yapılmaksızın, varsayıma dayalı bilirkişi raporuna dayanılarak karar tesisi doğru görülmemiş ve kararın bozulmasına... karar verilmiştir.” şeklinde hükmedilmiştir.

⁴⁰⁰ Yargıtay 13. HD., 10/06/2020 T., 2017/1014 E., 2020/4488 K. sayılı kararında “HMK'nun 199. maddesinde ‘Uyuşmazlık konusu vakıaları ispata elverişli yazılı veya basılı metin, senet, çizim, plan, kroki, fotoğraf, film, görüntü veya ses kaydı gibi veriler ile elektronik ortamdaki veriler ve bunlara benzer bilgi taşıyıcıları bu Kanuna göre belgedir.’ yazılıdır. Bu düzenleme ile mail yazışmaları da belge olarak kabul edilmiştir. O halde, mahkemece mail yazışmaları ve davacı tarafından yapılan ödemeler değerlendirilerek davacının borçlu olup olmadığına karar verilmesi gerekirken eksik inceleme ile yazılı şekilde davanın reddine karar verilmesi usul ve yasaya aykırı olup, bozma nedenidir.” şeklinde hükmedilmiştir.

⁴⁰¹ Yargıtay 9. HD., 28/11/2018 T., 2018/2785 E., 2018/21795 sayılı kararında “delili sunmak isteyen kişi, delil olarak sunulmak istenen Whatsapp konuşmasının tarafı olmalı ve yazışma kaydının kendisi tarafından alınmış olması gerekir. Ayrıca bu konuşmanın kişilerin özel hayatının gizliliğini ifşa edecek nitelikte olmamalıdır.” şeklinde hükmedilmiştir.

⁴⁰² Yargıtay 2. HD., 25/04/2018 T., 2016/16661 E., 2018/5566 sayılı kararında “WhatsApp mesajlarında, konuşmanın içeriğine müdahale ederek ekleme ya da çıkartmalar yapılarak veya hatta da konuşmanın kasten gerçeğe aykırı şekilde yönlendirilmesi gibi ihtimallerde olabileceğinden çoğu teknolojik ve dijital delillerde olduğu gibi, WhatsApp yazışmaları da genellikle kesin delil olarak değerlendirilmemektedir. Fakat, bu tür deliller, diğer delillerle birlikte göz önünde bulundurularak, destekleyici delil olarak davanın aydınlatılmasına yardımcı olmaktadır. Dolayısıyla Yargıtay Hukuk Dairesi tarafından verilen kararlarda da elektronik ortamdaki fotoğraf, film, görüntü veya ses kaydı gibi veriler ve bunlara benzer bilgi taşıyıcıların ancak diğer delillerle desteklendikleri takdirde delil olarak hükme esas alınabileceğine değinilmiştir.” şeklinde hükmedilmiştir.

devredildiği günden sonraki gün başlayacaktır. Bu maddelerde ihbar süresinin hesaplanmasında Pazar ve resmi tatil günlerinin dikkate alınıp alınmayacağı belirtilmemiştir. Bununla birlikte eşyanın zıya ve hasarına dair ihbar sürelerinin düzenlendiği CMR'nin 30/1. ve 30/2. maddelerinde Pazar ve resmi tatil günlerinin, sürenin hesaplanmasında dikkate alınmayacağı ve gecikmeden doğan zararın ihbar süresinin düzenlendiği CMR'nin 30/3. maddesinde tatil günlerinin ihbar süresi kapsamında tutulmayacağından dolayı gecikmeden doğan zarara dair ihbar süresine Pazar ve resmi tatil günlerinin dahil edilmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır⁴⁰³.

Burada önemli bir başka husus da hak düşürücü süredir. CMR'nin 30/1. maddesinden farklı olarak CMR'nin 30/3. Maddesinde, ihbarın belirtilen süre içinde gerçekleştirilmesi durumunda talebin ileri sürülebilme ihtimalinden dolayı, gecikme durumunda bildirimin süresi içinde yapılması bir dava koşulu olup, buradaki süre hak düşürücü süredir⁴⁰⁴.

4.8.2 Dava Hakkının Zamanaşımına Uğramaması Koşulu

CMR'nin 32. maddesi kapsamında, CMR'nin alanına giren taşımalarda zamanaşımı tüm davalarda geçerlidir. Bu kapsamda gecikmeden doğan zararların tazmini için taşıyıcının aleyhine açılan davalar CMR'nin 32. maddesinde düzenlenen zamanaşımı sürelerine tabidir⁴⁰⁵.

CMR'nin 32/1. maddesi uyarınca CMR'nin uygulama alanındaki taşımalar kaynaklı tüm davalar 1 yıl içinde açılmalıdır. Söz konusu davaların kapsamında, taşıyıcı, gönderen, gönderilen veya diğer tüm hak sahiplerinin açabileceği davaların tümü bulunmaktadır. Sebepsiz zenginleşme veya haksız fiil olan talepler için de yine bu süre geçerlidir⁴⁰⁶. Yine aynı maddede bilerek kötü hareketlerde bulunulması veya mahkeme tarafından bilerek yapılan kötü hareket olarak değerlendirilen kusur durumlarında, zamanaşımı süresi 3 yıl olarak belirlenmiş ve genel düzenleme için bir istisna durumu getirilmiştir. Söz konusu durum taşıma hukuku kapsamında genel itibariyle taşıyıcının aleyhine kurulan ve kusurluluk

⁴⁰³ USLU, a.g.e., syf. 131; YÜRÜK YENİOCAK, Demet: **CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması**, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2019, syf. 174.

⁴⁰⁴ USLU, a.g.e., syf. 132; AL, a.g.e., syf. 67.

⁴⁰⁵ AKINCI, a.g.e., syf. 167; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 269; USLU, a.g.e., syf. 137; MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 234; ERDİL, a.g.e., syf. 423.

⁴⁰⁶ AKINCI, a.g.e., syf. 177; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 277-278; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 309.

durumuna göre farklılık sergileyen menfaat dengesinin bir yansıması olarak değerlendirilmektedir⁴⁰⁷. CMR'nin 32/1. maddesi açıkça 1 ile 3 yıllık süre içinde davacının dava açmaması durumunda bu hakkın tamamen düşeceğini belirtmektedir. Bu ifade kapsamında doktrindeki genel kabul gören görüşe göre bu süre hak düşürücü süredir⁴⁰⁸.

Zamanaşımı süresinin gecikmeden doğan sorumluluk için açılacak bir davada ne zaman geçerli olacağı hususu CMR'nin 31/1.a lafzında “*kısmi ziya, hasar veya teslim etmede gecikme halinde eşyanın teslim edildiği tarihten itibaren*” başlayacağı belirtilmiştir⁴⁰⁹. Zamanaşımı süresinin başladığı ilk gün ise zamanaşımı süresi kapsamında değerlendirilmeyecektir. Eşyanın partiler halinde teslimi durumunda ise zamanaşımı süresi, son partinin tesliminden sonra başlayacaktır⁴¹⁰. Bu konuda Hollanda Mahkemesi tarafından alınan bir kararda eşyanın teslim yerinde gönderilenin teslimi için depoda bekletilse bile, gönderilenin tesellüm etmediği sürece teslimin gerçekleşmeyeceği, gönderilenin eşyada oluşan zarar dolayısıyla eşyayı teslim almayı kabul etmediğini belirtse bile gönderen adına eşyayı depolamak için teslim alması durumunda da eşyanın teslimi gerçekleşmiş olacağı ve zaman aşımı süresinin işlemeye başlayacağı hükmedilmiştir⁴¹¹.

CMR'nin 32/3. maddesi kapsamında zamanaşımı süresinin durdurulması veya kesilmesi hususunda, söz konusu maddede belirtilen özel durum saklı kalacak şekilde ulusal hukuk hükümleri geçerli olacaktır. Burada mahkeme, lex fori kuralı kapsamında kendi hukuk kurallarını uygulama alanı bulmaktadır⁴¹². İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi'nin 2018 yılında aldığı bir kararda CMR'nin 32/1.c maddesine göre zamanaşımının kesilmesine dair kararın Türk Borçlar Kanunu hükmünün geçerli olduğunu ifade etmiştir.⁴¹³

⁴⁰⁷ SEVEN, Vural: **Taşıma Hukukunda Gönderilen**, Ankara: Yetkin Yayınları, 2012, syf. 256.

⁴⁰⁸ KANER, İnci: **Hava Hukuku (Hususi Kısım)**, 2. Bası, İstanbul: Filiz Kitapevi, 2004, syf. 89; KIRMAN, **Hava Yolu ile Yapılan Uluslar Arası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, syf. 173; GÖLCÜKLÜ, a.g.e., syf. 292.

⁴⁰⁹ GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 274.

⁴¹⁰ MESSANT/GLASS, a.g.e., syf. 237.

⁴¹¹ MESSANT/GLASS, a.g.e., syf. 237.

⁴¹² GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 274; AL, a.g.e., syf. 73.

⁴¹³ İstanbul BAM 1. HD., 22.03.2018 T., 2017/888 E., 2018/273 sayılı kararında “*Güzergah itibariyle uygulanması gereken CMR 32/1-c maddesine göre, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan davalarda zamanaşımı süresi 1 yıl dolduğu ve bu sürenin taşıma sözleşmesinin akdedildiği tarihten üç ay sonra başlayacağı belirtilmektedir... Ancak TBK 154. maddesine göre zamanaşımının kesilmesi için dava veya def'i yolu ile mahkemede ileri sürülmesi ya da hakeme başvurulması veya icra takibinde bulunulması gerektiği davacının yazılı talebinin zamanaşımını kesmediği, alıcı konumunda bulunan davalının kötü*

4.9 DAVANIN GÖRÜLME YERİ

CMR'nin 31. maddesinde, CMR kapsamında gerçekleştirilen taşımacılık durumunda yaşanan uyuşmazlıklara yönelik davaların hangi mahkemelerde açılacağı düzenlenmiştir. CMR'nin 31. maddesine göre taşıma edimine konu tarafların üstünde anlaştıkları CMR'ye taraf olan bir devlet mahkemesinde dava açılabilir. Taraflar yetkili mahkemeyi belirleme konusunda bir sözleşme yapmak zorunda değildir. Sevk mektubuna yetkili mahkemeyi belirten bir kaydın düşülmesi bu konuda yeterlidir. Bununla birlikte taraflar, salt CMR'ye taraf bir devletin mahkemesine de davaların görülmesi için yetki verebilir. Bu durum yetki sözleşmesinin geçerlilik şartıdır⁴¹⁴.

CMR kapsamında aykırı bir hükmün olmaması sebebiyle taraflar, davanın görüleceği yetkili mahkemeyi uyuşmazlık durumu ortaya çıktıktan sonra da belirleyebilir⁴¹⁵. Tarafların uzlaşarak yetkili bir mahkeme belirlemeleri, CMR'nin 31. maddesi ile belirlenen diğer mahkemelerin yetkisiz duruma getirmemektedir. Başka bir deyişle taşıma edimine konu taraflar, uzlaşarak yetkili hale getirdikleri mahkemede dava açma hakkına sahip olmakla birlikte, bu maddede belirtilen diğer mahkemelerden birinde de dava açma hakkına sahiptir⁴¹⁶.

CMR'nin 31/1. maddesinde hangi devlet mahkemelerinin taşıma ediminde yaşanan sorunların çözümünde yetkili olduğu belirtilmektedir. Bu kapsamda antlaşma kapsamında öngörülen devletler içinde hangi mahkemenin davaya bakma konusunda yetkili olduğu, o devletin yerel hukukuna tabi durumdadır⁴¹⁷. Bu kapsamda eşyanın taşıyıcı tarafından alındığı yer, davalı konumdaki taşıyıcının asıl iş merkezinin olduğu devlette ise, dava, taşıyıcının iş yerinin bulunduğu şehirde açılabilir gibi, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim aldığı şehirde de açılabilir⁴¹⁸.

niyetinden ya da kötü niyet kabul edilecek bir hareketinden bahsedilemeyeceğinden 3 yıllık zamanaşımı süresinin somut olayda uygulama yeri olmadığı..." şeklinde hükmedilmiştir.

⁴¹⁴ USLU, a.g.e., syf. 146; AKINCI, a.g.e., syf. 182; GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 261; MESSENT/GLASS, a.g.e., syf. 224.

⁴¹⁵ MESSENT/GLASS, a.g.e., prg. 10.26; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 269.

⁴¹⁶ GENÇTÜRK, a.g.e., syf. 261; AKINCI, a.g.e., syf. 184; USLU, a.g.e., syf. 147.

⁴¹⁷ AKINCI, a.g.e., syf. 182; YEŞİLOVA, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, syf. 162; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 269.

⁴¹⁸ Yargıtay'ın 11. HD., 14.10.1999 T., 1999/5592 E., 1999/7870 sayılı kararına göre "Dava, taşımanın konusu eşyanın taşıyıcı davalılar tarafından davacıdan teslim alındığı Antalya'da açılmış, mahkemece, davanın

Davanın görülme yeri yukarıda sayılan mahkemeler dışında başka bir mahkemede açılmaz. Davanın hangi devlette açılacağı belirlendikten sonra söz konusu devletteki hangi mahkemenin davayı görmeye yetkili olduğunun tespit edilmesi, davaya bakmaya yetkili devletin usul hukuku kapsamında saptanacaktır⁴¹⁹.

CMR'nin 31/2. maddesi uyarınca yetkili bir mahkemede görülen veya yetkili bir mahkeme tarafından karara bağlanan bir dava, yetkili bir başka mahkemede yeniden görülemez. Bununla birlikte ilk davanın açıldığı devlet mahkemesinde verilen bir kararın, davanın açılmak istendiği bir başka devlette uygulanamaması durumunda verilen hüküm uygulama alanı bulamayacaktır. Başka bir deyişle bu durumda aynı dava, yetkili başka bir mahkemede tekrar açılabilmektedir. CMR'nin 31/3. maddesi uyarınca CMR'ye taraf olan bir devletin yerel mahkemesi tarafından verilen kararın kararı veren devlette uygulanabilmesi durumunda, CMR'ye taraf diğer devletlerde de uygulama alanı bulacaktır. Bu şekilde bir kararın uygulanabilmesi için tamamlanması gerekli formaliteler, davanın esastan görülmesine yol açmayacaktır. Şu da belirtilmelidir ki, CMR'ye taraf olan bir devlet mahkemesinin aldığı her bir karar, CMR'ye taraf başka bir devlette uygulama alanı bulmayacaktır. CMR'nin 31/4. maddesi uyarınca CMR'ye taraf bir devletin yerel mahkemesinin duruşma sonunda aldığı kararlar, gıyaben aldığı kararlar ve taraf devletin mahkemesinin huzurunda yapılan sulhler, CMR'ye taraf diğer devletlerde de uygulanabilmektedir. Bununla birlikte taraf devletin mahkemesi tarafından alınan geçici kararlar veyahut talebi tamamıyla ya da kısmi olarak reddedilen davacının ödemesi gerekli dava masrafına eklenecek faiz ve tazminata dair kararlar, CMR'ye taraf diğer devletlerde uygulanabilir değildir⁴²⁰.

davalıların ikametgahı mahkemesi olan İstanbul'da açılması gerektiğinden bahisle ileri sürülen yetki itirazı kabul edilerek yetkisizlik kararı verilmiştir. Oysa, karayolu ile eşya taşınmasına ilişkin uluslararası sözleşme (CMR) nin 31. maddesinde 'anlaşmaya göre yapılan taşımalarından ortaya çıkan davalarda, davanın tarafları arasında kararlaştırılan akit taraf memleketleri mahkemeleri ile davalının ikamet ettiği veya taşıma sözleşmesinin yapıldığı esas iş yerinin, şubesinin, acentesinin bulunduğu veya taşıyıcının malları teslim ettiği veya teslim mahalli olarak gösterilen yerlerde açılabilceği, başka mahkemelerde dava açılmayacağı' hükmü altına alınmıştır. Bu durumda mahkemece, davacının yetkili mahkemelerden birinde dava açtığı dikkate alınarak, davalının yetki itirazının reddi ile işin esasının incelenmesi gerekirken yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiş, kararın bozulması gerekmiştir." şeklinde hükmedilmiştir.

⁴¹⁹ AKINCI, a.g.e., syf. 182; ÖZDEMİR, a.g.e., syf. 269; YEŞİLOVA, a.g.e., syf. 162; USLU, a.g.e., syf. 147.

⁴²⁰ DAĞ, a.g.e., syf. 98-99.

5. SONUÇ

Uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sözleşmelerine dair hükümlerin yeknesak nitelikteki kurallara bağlanma zorunluluğundan ortaya çıkan CMR ile amaçlanan, konvansiyona taraf devletler bakımından uluslararası karayolu eşya taşımacılığına dair hükümlerin ve bilhassa uluslararası karayolu eşya taşımacılığında kullanılan belgeler ile taşıyıcının sorumluluklarını düzenleyen şartların yeknesak bir duruma getirilmesidir. Uluslararası eşya taşımacılık ediminin önemli bir bölümünü karayolu üzerinden gerçekleştiren Türkiye'nin imzaya ilk 1956 yılında açılan CMR'ye 1995 yılında kabul etmesinden hareketle, nispeten diğer devletlere göre geç kaldığı görülmektedir.

Konumuzu teşkil eden taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu, CMR'nin 17-29. maddeleri kapsamında detaylı bir şekilde düzenlenmiştir. Bu kapsamda taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluk durumun başlaması için ilk olarak taşıyıcının eşyayı teslim alması gerekmektedir. Taşıma edimine konu eşyanın taşınmak için taşıyıcı tarafından geç teslim alınması veya hiç teslim alınmaması durumunda taşıyıcının sorumluluğu, CMR kapsamında değil ulusal hukuk kapsamında değerlendirilecektir. Bu kapsamda eşyanın, taşıma ediminin gerçekleştirileceği vasıtaya yükleneceğinin kimin yükümlülüğünde olduğu konusu, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluk durumunun başlaması kapsamında önem arz etmektedir.

CMR kapsamında yükleme işinin hangi tarafa ait olduğu hususu düzenlenmemiştir. Bununla birlikte taşıyıcının asli görevinin eşya taşımacılığı olduğu dikkate alındığında yükleme edimi de bir kural olarak gönderene aittir. CMR kapsamında gecikmeden doğan sorumluluk durumunun geçerli olabilmesi için eşyanın geç de olsa hak sahibi olan gönderilen veya temsilcisine teslim edilmesi gerekmektedir. Burada önemli bir başka husus, eşyanın teslim edilme zamanının saptanmasında taşınan eşyanın boşaltılmasının kimin yükümlülüğünde olduğudur. Eşyanın boşaltılmasının yükümlülüğünün kime ait olduğu da, yüklemede olduğu gibi CMR kapsamında düzenlenmemiştir. Bununla birlikte yükleme işindeki mantıktan hareketle, taşıyıcının asli görevinin eşya taşımacılığı olduğu dikkate alındığında boşaltma edimi de bir kural olarak gönderilene aittir.

Taşıyıcının CMR'ye göre gecikme durumundan sorumlu olabilmesi için iki olaydan birinin gerçekleşmesi gerekmektedir. Bu kapsamda taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun

oluşması için taşıma edimine konu eşyanın tarafların uzlaştıkları süre içinde veya CMR'nin 19. maddesine göre basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul süre içinde hak sahibine teslim edilmemesi gerekmektedir. Tarafların uzlaştıkları taşıma süresinin sevk mektubunda belirtilmemesi, tarafların belirli bir taşıma süresi üzerinde uzlaştıkları ama bu sürenin sevk mektubunda belirtilmediğinin ispatına bir engel teşkil etmemektedir. Bununla birlikte taraflar arasında belli bir süre üzerinde uzlaşıldığını iddia eden taraf, bu durumu ispatlamakla yükümlüdür. Tarafların taşıma süresini kararlaştırmadıkları durumda, taşıma süresinin tespiti hususunda CMR'nin 19. maddesi uyarınca taşıma edimine konu eşyanın teslimi için basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul süre dikkate alınmaktadır. Makul süre hesaplanırken, taraflar arası yapılan taşıma sözleşmesinin kurulduğu andaki mevcut şartlar dikkate alınmalıdır.

Taşıma edimine konu eşyanın teslimi için beklenmesi gerekli olan sürenin belirlenmesi hususundaki yarar dikkate alınarak CMR'nin 20/1. maddesi ile bu konuda bir düzenleme yapılmıştır. Bu madde kapsamında tarafların uzlaştıkları taşıma süresini izleyen 30 günlük süre içinde ya da uzlaşılan bir taşıma süresinin bulunmaması durumunda ise eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınmasını izleyen 60 gün içinde eşya hak sahibine teslim edilmelidir. Aksi durumda eşya kaybolmuş, başka bir deyişle zayi olarak sayılacak ve hak sahibinin eşyayı ziyaa uğradığını varsaymasının önü açılacaktır.

Şu da belirtilmelidir ki, taşıyıcının CMR'ye göre gecikmeden sorumlu olma durumunun oluşması için eşyanın üstünde uzlaşılan taşıma süresinin aşılması sonrası hak sahibine teslim edilmesi tek başına yeterli değildir. Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun oluşması için hak sahibinin, eşyanın geç teslim edilmesi sebebiyle maddi bir zarara uğraması ve söz konusu zararı ispat etmesi gerekmektedir. CMR'ye göre taşıyıcının gecikmeden sorumlu durumunun oluşması için gereken başka bir şart ise, taşıma süresinin aşılması ve bu durumdan dolayı oluşan zarar arasında uygun bir illiyet bağının olmasıdır.

Gecikme durumunun CMR'nin 17/2. maddesinde belirtilen sebeplerden biri kaynaklı olduğunun ispat edilmesi sorumluluğu, CMR'nin 18/1. maddesi dahilinde taşıyıcıya aittir. Bu kapsamda taşıyıcı, ilk olarak CMR'nin 17/2. maddesinde belirtilen sebeplerden birinin varlığını ve sonrasında ise gecikmeden doğan zararın bu sebeplerden kaynaklı olarak oluştuğunu ispat etmek durumundadır. CMR'nin 17/5. maddesine göre taşıyıcı, sorumlu olduğu unsurların eşyanın geç teslimine yaptığı katkı oranında sorumlu olacaktır.

CMR kapsamında taşıyıcının gecikmeden doğan zarar kapsamında ödemekle yükümlü olduğu tazminat miktarı belirli bir oranda sınırlandırılmaktadır. Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunu sınırlandıran iki durum bulunmaktadır. CMR'nin 23/5. maddesine göre sorumluluk limiti belirlenmiş olup, bu kapsamda gecikme durumunda taşıyıcı, hak sahibinin oluşan zararın gecikmeden dolayı gerçekleştiğini ispat etmesi durumunda, söz konusu zarar için taşıma ücretini aşmayacak bir miktarda tazminat ödemek durumundadır. Burada taşıma ücreti, gecikmeden doğan zarara yönelik ödenecek tazminat miktarını değil, ödenecek tazminat miktarının üst sınırını belirtmektedir. Bu kapsamda gecikmeden dolayı taşıyıcının ödemesi gereken tazminat, taşıma ücretini aşamayacaktır. Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu sınırlandıran başka bir durum ise eşyanın teslim edilmesinde özel bir menfaat durumunun bildirilmesine yöneliktir. CMR'nin 26. maddesine göre ise eşyanın teslim edilmesinde özel bir menfaat durumunun bildirilmesi durumunda sorumluluk limiti geçerli olmayacaktır ve sorumluluk bildirilen özel menfaatin miktarıyla sınırlı olacaktır. Burada CMR'nin 26. maddesinin uygulama alanı bulması için, taşıma edimine konu tarafların, taşıma süresi üstünde açık bir şekilde uzlaşmış olmaları gerekmektedir. Taşıma süresi üstünde uzlaşılma olmadığı durumda, basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul süre dikkate alınacak ve söz konusu madde uygulanamayacaktır.

Sevk mektubunda salt teslimde özel bir menfaatin olduğu ve bütün zararların tazmin edileceğinin belirtilmesi yeterli olmamaktadır. Bu kapsamda tarafların, eşyanın teslimindeki özel menfaati belirli bir miktar olarak sevk mektubunda belirtmeleri gerekmektedir. Bununla birlikte ek bir ücret üzerinde uzlaşılması ve bu durumun sevk mektubunda belirtilmesi ise bir geçerlik şartı değildir.

Taşıyıcının gecikmeden doğan zarardan sorumluluk durumu, eşyanın tesliminde özel bir menfaatin bildirilme durumuna göre değişkenlik gösteren bir miktarla sınırlıdır. Ancak sınırlı sorumluluk durumunun her durumda geçerli sayılması da hakkaniyetsiz bir uygulama olacaktır. Bu kapsamda CMR'nin 29. maddesi uyarınca zarar, taşıyıcı ya da yardımcılarının kasıtlı davranışından veya hut davanın görüldüğü mahkemenin hukuku kapsamında kasta değer kusurundan dolayı oluşmuş ise, CMR'nin 4. bölümünde bulunan ve taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluk durumunu kaldıran, sınırlandıran ya da ispat külfetini tersine çeviren hükümler uygulama alanı bulmayacaktır. Taşıyıcı eğer zararın oluşma olasılığının bilincinde ise ve bunu istediği durumlarda veya zararın oluşmasını istememesine rağmen

zararı bilinçli bir şekilde riske ettiği durumlarda taşıyıcının kastının varlığından söz edilmektedir. Taşıyıcının kastı ya da kasta eşdeğer kusuruna dayanarak sorumluluk sınırının genişletilmesi için, bu durumu iddia eden taraf ilk olarak taşıyıcının kastını veya kasta eşdeğer kusurunu, sonradan taşıyıcının kastını veya kasta eşdeğer kusuru ile zarar arasında olan illiyet bağıını ispat etmekle yükümlüdür.

CMR'nin 27/1. maddesi kapsamında taşıma sözleşmesinde uzlaşılan sürenin aşılması durumunda ödenecek tazminat için yıllık %5 oranında faiz istenebileceği düzenlenmiştir. Faizin başlaması için yazılı bir talebin gönderilmesi gerekmektedir. Yazılı talepte ise detaylı bir banka hesabının ya da belli bir miktarı içermesi gerekmemektedir. Bununla birlikte CMR'nin 27/1. maddesinde belirtilen faiz oranının geçerli olmasında tazminatın hangi döviz cinsiyle ödeneceği önemli değildir.

Gecikmeden doğan sorumluluk durumundan kurtulabilmek için taşıyıcının yerine getirmesi gereken bazı yükümlülükler bulunmaktadır. Bu kapsamda taşıyıcı, CMR'nin 17/2. maddesinde belirtildiği gibi gecikme durumunun, hak sahibinin hatası veya ihmaliinden dolayı oluştuğunu; hak sahibinin, taşıyıcının kusuru sebebiyle verilen talimatlar haricinde verdiği diğer talimatlardan kaynaklı olduğunu; taşıma edimine konu eşyaya has bir kusur ya da kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir durumdan meydana geldiğini ispatlamakla yükümlüdür.

Gecikmeden doğan zararı tazmin etmek için dava açma hakkına sahip hak sahibi, taşımanın taraflarını oluşturan gönderen veya gönderilendir. Bu kapsamda taşıyıcı, gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulabilmek için gönderen tarafından açılan bir davada gönderilenin veya gönderilen tarafından açılan bir davada gönderenin kusuru ya da talimatlarına dayanabilmektedir. Bu duruma ek olarak, her ne kadar CMR kapsamında bu konuya yönelik net bir hüküm olmasa da, CMR'nin 3. maddesi kapsamında belirtilen yardımcı tarafların kusuru kaynaklı olarak taşıyıcının sorumluluğuna dair hükmün kıyasen uygulanmasından dolayı taşıyıcı, gecikmeden doğan sorumluluk durumundan kurtulabilmek için gönderen veya gönderilenin yardımcılarının kusuruna dayanma hakkına da sahiptir.

Burada dikkati çeken başka bir husus ise, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluk durumundan kurtulmasına imkan tanıyan hak sahibinin kusurlu sayılmasında hak sahibinin davranışının aktif veya pasif oluşunun önemli olmadığıdır. Bu kapsamda hak sahibinin

kusurlu olarak değerlendirilmesi için mutlak olarak aktif bir davranış gerçekleştirmesine gerek yoktur.

Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluk durumundan kurtulmasına yonelik sebeplerden biri de, gecikmenin taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını onileyemeyeceği bir durumdan kaynaklı olmasıdır. Bu durumun geçerli olması için ise taşıyıcının en st seviyede zen göstermesi ve gereken bütün tedbirleri almasına rağmen zararın oluşmasına engel olmaması gerekmektedir.

Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluk durumunda kurtulmasına imkan tanıyan başka bir sebep ise, eşyanın kendi kusurudur. Eşyanın kendi kusuru, taşıma edimine konu eşyanın ait olduğu eşya grubuna ait ortak niteliklerden farklı niteliklere sahip olması ve/veya eksiklik içermesi durumunu belirtmektedir. rnek olarak buzdolabı taşımacılığını üstlenen bir taşıyıcının söz konusu buzdolabının diğer standart buzdolaplarından farklı nitelikte olması veya eksikliğinin bulunması sebebiyle gecikme yaşaması durumunda, gecikmeden doğan sorumluluğundan bahsedilemeyecektir. Eşyanın kendi kusuruna dayanarak taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluk durumundan kurtulabilmesi için oluşan zararın, taşımacılık edimiyle ilişkilendirilebilen bir durumdan kaynaklı olmaması gerekmektedir.

Taşıyıcıdan gecikmeden doğan zararın talep edilmesi için hak sahibi, CMR'nin 30/3. maddesine göre eşyanın gönderilenin kullanımına geçtiği tarihi izleyen 21 gün içinde taşıyıcıya yazılı olarak ihbarda bulunmalıdır. Taşıyıcı veya yardımcılarının kastı ya da kasta eşdeğer kusurları kaynaklı bir zararın oluşması durumunda bile bu zararın taşıyıcıdan tazmin edilmesi için, oluşan zararın 21 günlük süre içinde taşıyıcıya ihbar edilmesi zaruridir. Bu durum, dava şartı niteliğindedir. Yapılacak olan ihbarda taşıma sözleşmesinde teslim süresinin uzlaşıldığı durumlarda uzlaşılan teslim süresi, herhangi bir teslim süresinin bulunmaması durumunda ise eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği zaman ile gönderilene teslim edilmesi gerekli tarih belirtilerek geç bir teslimin olduğu, gecikme durumunun hak sahibine zarar teşkil ettiğini ve oluşan zararın miktarının belirtilmesi gerekmektedir.

Taşıyıcıya karşı gecikmeden doğan zararın talep edilmesi kapsamında gereken bir başka durum ise, hak sahibinin dava hakkını zamanaşımına uğramamalıdır. CMR'nin 32. maddesi uyarınca CMR kapsamındaki uluslararası kara yolu taşımacılığından doğan davaların aılma süresi 1 yıldır. Kasıt ya da davanın görüldüğü mahkemenin hukuku kapsamında kasta eşdeğer kusurun olması durumunda ise bu süre 3 yıldır. CMR'nin 32. maddesi uyarınca bu

süre, CMR kapsamındaki uluslararası kara yolu taşımacılığından doğan tüm davalar için uygulanır niteliktedir. Bu durumdan dolayı gecikmeden doğan zararın tazmini için haksız fiil hükümleri kapsamında taşıyıcının aleyhine açılan davalarda da söz konusu zamanaşımı süresi geçerlidir.

CMR'nin 32. maddesi kapsamında belirlenen zamanaşımı süreleri, hak düşürücü nitelikte olmayıp, zamanaşımı niteliğindedir. Gecikmeden doğan zararın tazmini amacıyla haksız fiil hükümlerine başvurulması durumunda da, CMR kapsamında belirtilen zamanaşımı süreleri uygulanacaktır. Bununla birlikte CMR kapsamında uygulanan taşıma sözleşmesinden kaynaklı olsa bile, CMR'nin geçerli olmadığı davalarda CMR kapsamında belirlenen zamanaşımı süreleri geçerli olmayacaktır. CMR uyarınca zamanaşımı süresini durduran ve taşıyıcıya yönelik yazılı talebin içeriğine yönelik bir düzenleme yapılmasa da, bu talebin taşıyıcıyı bu durumdan haberdar edecek şekilde açık ve zararın miktarı gibi gereken detayları bulundurması gerekmektedir.

Gecikmeden doğan zararın tazmin edilmesi için daha açma hakkı, eşya üstündeki tasarruf hakkı gönderene sahip ise gönderilene, gönderilene sahip ise gönderene aittir. CMR kapsamında davalı taraf, her zaman tek bir taşıyıcı olmayabilmektedir. Taşıma edimini birden fazla taşıyıcının yapması durumunda hak sahibi, CMR'nin 36. maddesine göre aynı taşıma sözleşmesine dayanan davada ilk taşıyıcı, son taşıyıcı veya gecikmenin olduğu sırada taşıma edimini yapan taşıyıcı aleyhinde dava açabileceği gibi, bu taşıyıcılardan birkaçı aleyhine de dava açabilmektedir.

CMR kapsamında gerçekleştirilen taşımalarından doğan uyuşmazlıklara yönelik davalar, CMR'nin 31. maddesi uyarınca tarafların üstünde uzlaştıkları CMR'ye taraf herhangi bir devletin yerel mahkemesinde açılabilir. Taraflar arasında bu şekilde bir yetki sözleşmesinin olmaması durumunda dava, davalının mutlak ikamet adresi, asıl iş yeri ya da acentesi veya eşyanın teslim alındığı ya da teslim edilmesi için öngörüldüğü yerin yerel mahkemelerinden birinde açılabilir. Bu mahkemeler dışındaki bir yerin mahkemesinde ise dava açılamayacaktır.

Tüm bu bilgiler kapsamında CMR'ye göre taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğuna yönelik sorunlar ve bu sorunlara yönelik çözüm önerileri şu şekilde sıralanabilir:

i. CMR kapsamında gecikme ve ziya veya hasarın aynı anda gerçekleşmesine dair bir düzenleme bulunmamaktadır. Gecikme ve ziya veya hasarın birbirinden kaynaklı olarak oluşması durumunda taşıyıcı, salt ziya veya hasar hükümleri kapsamında sorumlu tutulursa, gecikmeden doğan zararın tazmin edilme yolu kapatılacaktır. Hem gecikme hem ziya veya hasardan sorumlu tutulduğunda ise taşıyıcı, taşımayı uzlaşılan sürede gerçekleştirmemesi ve henüz teslim etmeden önce eşyanın ziyaa veya hasara uğradığını fark etmesi durumunda, eşyayı geç de olsa teslim etmek yerine CMR'nin 20. maddesi uyarınca eşyayı hiç teslim etmeyerek salt ziya sebebiyle sorumlu olma hakkına sahip olacaktır. Nitekim taşıma süresinin aşılması ve teslim etmeden önce eşyanın ziyaa veya hasara uğraması durumunda taşıyıcı, eğer eşyayı geç teslim ederse hem gecikmeden hem de ziya veya hasardan sorumlu tutulacaktır. Eşyayı hiç teslim etmemesi durumunda ise salt ziyadan dolayı sorumlu tutulacaktır. Bu durumda ziyaa uğrayan eşyayı geç de olsa teslim eden taşıyıcının, eşyayı hiç teslim etmeyen taşıyıcından daha fazla bir miktardan sorumlu olması, hakkaniyetli bir yaklaşım olarak değerlendirilemeyecektir. Bu kapsamda CMR kapsamında gecikme ve ziya veya hasarın birlikte oluşması durumunun düzenlenmesi önem arz etmektedir.

ii. CMR kapsamında hak sahibinin hangi şartlarda taşıyıcı aleyhine dava açabileceğine dair açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Gecikme durumunda, ziya veya hasardan farklı olarak maddi zararın tazmini imkanlar dahilinde geçerli olduğu dikkate alındığında, dava açma hakkının her zaman gönderilene ait olduğunu söylemek yanlış olacaktır. Nitekim gecikmeden dolayı gönderen de zarara uğrayabilecektir. Bununla birlikte gecikme sebebiyle gönderen ve gönderilenin uğrayacağı dolaylı maddi zarar, birbirinden bağımsızdır. Bu kapsamda CMR'nin 23/5. maddesi uyarınca gecikmeden doğan tazminat miktarı için öngörülen ve taşıma ücreti ile sınırlandırılan üst sınırın her bir zarar talebi için ayrı ayrı değerlendirilip değerlendirilmemesinde sorun yaşanacaktır. Bu durumdan dolayı gönderen ve gönderilenin hangi şartlar dahilinde taşıyıcı aleyhinde dava açabilecekleri, aynı sebebe dayanarak her iki tarafın dava açma hakkına sahip olup olmadıkları ve mümkün olması durumunda ise taşıyıcının sorumluluk sınırlarının nasıl saptanacağı gibi durumların CMR kapsamında düzenlenmemesi, önemli bir eksiklik olarak öne çıkmaktadır.

iii. CMR'nin 32. maddesi kapsamında doğan dava hakkının zamanaşımına uğramasının davalı tarafından öne sürülmesinin gerekliliği konusunda bir düzenleme bulunmamaktadır. Anglo-Sakson hukukuna göre davaya bakan hakim usule ilişkin kuralları re'sen

uygulamakla yükümlüdür. Bu kapsamda davalının, davanın zamanaşımına uğraması konusunu öne sürmese dahi, hakim tarafından dikkate alınacaktır. Türk hukuku kapsamında ise zaman aşımı savunması bir defidir. Bu durum ise CMR'nin temelinde bulunan yeknesak bir düzenlemede bulunulması amacından sapılmasına neden olmaktadır. Bu kapsamda zamanaşımının durması ve kesilmesine dair düzenlemelerin bulunduğu CMR kapsamında zamanaşımı durumunun hangi şartlarda geçerli olacağına yönelik düzenlemelerin yapılması önemlidir.



REFERANSLAR

- ADIGÜZEL, Burak: Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, İkinci Bası, Ankara: Adalet Yayınevi, 2012.
- ADIGÜZEL, Burak: Taşıma Hukuku Deniz Ticareti Hariç, Genişletilmiş ve Güncellenmiş 3. Baskı, Ankara: Adalet Yayınevi, 2020
- AKINCI, Ziya: Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Ankara: Seçkin Kitabevi, 1999.
- AKKİPRİK, Ali: “Karma Taşımada Taşımacının Sorumluluğu CMR m. 2.1: Deniz ile Karayolu’nun Kesişme Noktasında Bulanıklık”, DenizHD, S. 1-4, (Gündüz Aybay’ın Anısına Armağan), ss. 215-230, 2000.
- AKYÜZ, Simge: Uluslararası Kara ve Hava Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğu, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, İstanbul, 2012.
- AL, Dursun: Eşya Taşıma Hukukunda Bildirim ve Dava Süreleri, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. Altınbaş Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret Hukuku Anabilim Dalı, 2019.
- ARKAN, Sabih: “Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon “CMR” Üzerine Bir İnceleme”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler ve Tartışmalar içinde (5-21 ss.). Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1984.
- ARKAN, Sabih: “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, Batider, C. X, S. 2, 1979, s. 397-414.
- ARKAN, Sabih: Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1987.
- ARKAN, Sabih: Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1982.

- ARKAN, Sabih: Taşıyıcının Ücret Hakkı, Prof. Dr. Fadıl Hıdır Sur'un Anısına Armağan, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1983.
- ARKAN, Sabih: Ticarî İşletme Hukuku, 10. Bası, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2007.
- AYDIN, Alihan: CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, 2. Bası, İstanbul: Arıkan, 2006.
- BİRİNCİ UZUN, Tuba: Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2012.
- BONNET, Jean-Claude, "CMR-International Convention of Geneva relating to the Contract for the International carriage of goods by Road 19 May 1956", Uniform Law Review, Cilt 21, Sayı 4, 2016, 418-420.
- CARR, Indira: International Trade Law, 4th ed., Oxon: Routledge-Cavendish, 2010.
- CLARKE, Malcolm A. / YATES, David: Contracts Of Carriage By Land And Air, London & Singapore: Lloyd's of London Press Ltd., 2004.
- CLARKE, Malcolm A.: International Carriage of Goods By Road (CMR), 6th Edition, London: Routledge, 2003.
- ÇELİKEL Aysel/ERDEM, B. Bahadır: Milletlerarası Özel Hukuk, 15. Bası, İstanbul: Beta Basımevi, 2017.
- ÇETİN ESKİCİ, Tülay: 6102 Sayılı TTK ve CMR Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. Altınbaş Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul, 2019.
- ÇİFTÇİ, Tuğba: CMR Sigortasında Himaye, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, Erzurum, 2009.
- 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 Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, İzmir, 2006.

- DAĞ, Elif: CMR'YE Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, İstanbul, 2010.
- DEMİR, Direnç: Eski ve Yeni Türk Ticaret Kanunu ve CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, İzmir, 2015.
- DENİZ, İnci: Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, İstanbul: Filiz Kitabevi, 1982.
- DOĞRUSÖZ KOŞUT, Hanife: "T.C. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi Kararı: Karar İncelemesi", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt 16, Sayı 1-2, 2010, 305-315.
- ERDEM, Ercan: CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Karayolu Taşıma Hukuku, 1.Baskı, Ankara: Bilge Yayıncılık, 2013.
- ERDİL, Engin: CMR Konvansiyonu Şerhi, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2007.
- ERDİL, Engin: Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi), 1. Baskı, İstanbul, Vedat, 2015.
- ERDOĞAN, Mustafa: CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu, Yayınlanmamış Doktora Tezi, T.C. İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, İstanbul, 2019.
- EREN, Fikret: Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt: I, 6. Bası, İstanbul: Beta Yayıncılık, 1998.
- EREN, Fikret: Borçlar Hukuku Özel Hükümler, Ankara: Yetkin Yayınları, 2017.
- EREN, Fikret: Borçlar Hukuku: Genel Hükümler, 11. Bası (Tıpkı Basım), İstanbul: Beta Yayınları, 2009.
- EREN, Fikret: Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağ Teorisi, Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1975
- ERİŞ, Gönen: Açıklamalı-Gerekçeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku, İstanbul: Seçkin Yayıncılık, 2015.

- ERİŞ, Gönen: Açıklamalı-İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku, Ankara: Seçkin Yayınları, 1996.
- FERRER, José Capel, “The Cmr Convention-A Pillar of International Carriage of Goods by Road”, Uniform Law Review, Cilt 11, Sayı 3, 2006, 517-521.
- GENÇTÜRK, Muharrem: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2006.
- GLASS, David A.: Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts, 2nd Edition, Oxon: Routledge, 2012.
- GÖLCÜKLÜ, İlyas: Hava Hukuku, Güncellenmiş 2. Bası, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021.
- HATEMİ, Hüseyin / SEROZAN, Rona / ARPACI, Abdülkadir: Borçlar Hukuku Özel Bölüm, İstanbul: Filiz Yayınevi, 1992.
- HAVUTÇU, Ayşe / GÖKYAYLA, K. Emre: Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Hukukî Sorumluluk, Ankara: Seçkin Yayınevi, 1999.
- HILL, Donald James / MESSENT, Andrew: CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road, London: Routledge, 1984.
- İZGİ, Ömer / GÖREN, Zafer: Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının Yorumu Cilt: II, Ankara: TBMM Basımevi, 2002.
- KANER, İnci: Hava Hukuku (Hususi Kısım), 2. Bası, İstanbul: Filiz Kitapevi, 2004.
- KARA, Hacı: “Yargıtay Kararlarına Göre CMR Sözleşmesinin Uygulanma Esasları ve Eşyanın Taşınmasında Hasar, Zıya ve Gecikmeden Doğan Sorumluluk”, REGESTA, C. 6, S. 1, ss. 77-120, 2021.
- KARAN, Hakan: “Yargıtay’ın CMR’nin 27/1. Maddesinde Öngörülen Faiz ile İlgili Yaklaşımının Eleştirisi”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XVIII içinde, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2001.
- KARAN, Hakan: Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi, 1. Baskı, Ankara: Turhan, 2011.
- KARAN, Hakan: Law On International Carriage of Goods, 3rd ed., Ankara: Turhan, 2013.

- KAYA, Arslan: “Taşıyıcının Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme (CMR)’de Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)”, İÜHFM, C. LVI, S. 1-4, 1998, s. 239-267.
- KAYA, Arslan: Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I), Prof. Dr Oğuz İmregün’e Armağan, İstanbul: İ.Ü. Hukuk Fakültesi Yayını, 1998a.
- KAYA, Arslan: Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II), Prof. Dr. Oğuz İmregün’e Armağan, İstanbul: İ.Ü. Hukuk Fakültesi Yayını, 1998b.
- KAYA, Arslan: Makalelerim I, 1. Bası, İstanbul: Beta Yayınları, 2012.
- KAYA, Arslan: Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, İstanbul, 1987.
- KENDİGELEN, Abuzer / AYDIN, Alihan: Bibliyografyalı Notlu-İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı, İstanbul: Beta Basım Yayım, 2001.
- KENDİGELEN, Abuzer / AYDIN, Alihan: Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR)-Resmî Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi, Prof. Dr. Ömer Teoman’a 55. Yaş Günü Armağanı, C. I, İstanbul: Beta Basım Yayım, 2002.
- KENDİGELEN, Abuzer: “Hukukî Mütalâalar (Mahkeme Kararları ile Birlikte)”, C. I, Taşıma ve Sigorta Hukuku, Kararları, Tamamlanmış 2. Bası, İstanbul: Arıkan, 2001
- KIRBAŞ, Onur: Karayolu ile Yapılan Milletlerarası Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, Ankara, 2006.
- KIRMAN, Ahmet: Hava Yolu ile Yapılan Uluslar Arası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1990.
- LALE, Muktedir: “CMR Konvansiyonu’nun Uygulama Alanı”, Terazi Hukuk Dergisi, Cilt 5, Sayı 51, 2010, syf. 63-64.

- LOEWE, Roland: “Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR),” *European Transport Law*, C. 11, 1976, s 311-405.
- MESSENT, Andrew / GLASS, David A.: *CMR: Contracts for The International Carriage of Goods By Road*, 4th Edition, Oxon: Routledge, 2018.
- MİSİLİ, Sinan: “Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşımanın Üstlenilmesi ve Eşya Kavramı”, *TFM*, C. 5, S. 1, 2019
- NİSİM, Franko: *Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti*, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1992.
- NOMER, Ergin: *Devletler Hususî Hukuku*, 22. Bası, İstanbul: Beta Basımevi, 2017.
- OĞUZMAN, Kemal / ÖZ, Turgut M.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt: I-II*, 15. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2017.
- OĞUZMAN, M. Kemal / SELİÇİ, Özer: *Eşya Hukuku*, Tamamen Yenilenerek Yazılmış 9. Bası, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2002.
- ÖZBUDUN, Ergun: *Türk Anayasa Hukuku*, Ankara: Yetkin Yayınları, 2000.
- ÖZDEMİR, Turgay: *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)*, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2006.
- ÖZSUNAY, Ergun: “Araç Sahibinin Hatır İçin Ücretsiz Taşıdığı veya Aracını Hatır İçin Ücretsiz Olarak Kullandığı Şahıslara Karşı Sorumluluğu”, *İHFM*, C. XXXII, S. 1, 1966, s. 161-185.
- POLIAK, Milos / TOMICOVA, Jana / CHEU, Kelvin / FEDORKO, Gabriel / POLIAKOVA, Adela: “The Impact of the CMR Protocol on Carrier Competitiveness”, *Journal of Competitiveness*, C. 11, S. 4, ss. 132-143, 2019.
- SEIN, Karin/UUSEN-NACKE, Triin, “Contracts of Carriage: Legislation and Case Law in Estonia”, *Review of Central and East European Law*, Cilt 35, Sayı 4, 2010, 341-368.
- SEVEN, Vural: “Dış Ticarete Vesaik Mukabili Ödemeli Satışların CMR Kapsamındaki Taşıma Sözleşmelerine Etkisi”, *Legal Hukuk Dergisi*, C. 4, S. 38, 2006, s. 1-44.

- SEVEN, Vural: “Taşıma Hukukunda Taşıyıcının Kusur Derecesine Bağlanan Sonuçlardan Kaynaklanan İspat Sorunları”, Legal MİHDER, C. 1, S. 1, 2005, ss. 58-59.
- SEVEN, Vural: Taşıma Hukukunda Gönderilen, Ankara: Yetkin Yayınları, 2012.
- SKER, Tristan: “Analysis of Road Carriers Liability for Robbery of Cargo According to CMR Convention”, Promet-Traffic-Traffico, C. 15, S. 6, 2003, 371-374.
- SUR, Melda: Uluslararası Hukukun Esasları, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, 2000.
- ŞAHAN, Duygu: “Türkiye’de Taşımacılığın Çevresel Sürdürülebilirlik Çerçevesinde Analizi”, Politik Ekonomik Kuram, C. 1, S. 2, s. 1-15, 2017.
- ŞANLI, Cemal/ESEN, Emre/ATAMAN FİGANMEŞE, İnci: Milletlerarası Özel Hukuk, 5. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016.
- ŞANLI, Cemal: “Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, C. 9, S. 1, s. 47-53, 1989.
- TEKİNALP, Gülören/UYANIK, Ayfer: Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kuralları, 12. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016.
- TEKİNAY, S. Sulhi / AKMAN, Sermet / BURCUOĞLU, Haluk / Altop, Atilla: Borçlar Hukuku: Genel Hükümler, 7. Baskı, İstanbul: Filiz Kitabevi, 1993.
- TEXO DENES, Agustín: “Considerations on the contract for the international carriage of goods by road”, Revista De La Facultad De Derecho, Cilt 44, Sayı 1, 2018, 253-285.
- UNITED NATIONS. Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-a&chapter=11&clang=_en (Erişim: 15.03.2023).
- USLU, Murat: CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Ankara: Seçkin Yayınları, 2010.
- 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 Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, İzmir, 2009.

ÜLGEN, Hüseyin: Hava Taşıma Sözleşmesi, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1987.

ÜLGEN, Hüseyin: Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası, 1988.

YAVAŞ, Aksoy: Karayolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp ve Hasardan Doğan Sorumluluk, İstanbul: Onikilevha Yayıncılık, 2016.

YAZICIOĞLU, Emine: “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, C. 22, S. 2, Prof. Dr. Ergin Nomer’e Armağan, 2002, s. 1039-1056.

YAZICIOĞLU, Emine: Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu-Lahey Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, İstanbul: Beta, 2000.

YEŞİLOVA, Ecehan: “CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk FAKÜLTESİ Dergisi, C. 7, S. 1, s. 237-274, 2005.

YEŞİLOVA ARAS, Ecehan: Uluslararası Karayolu İle Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme, Ankara: Adalet Yayınevi, 2010.

Yeşilova, Ecehan: Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, Ankara: Yetkin Yayınları, 2004.

YETİŞ ŞAMLI, Kübra: Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul: 12 Levha Yayıncılık, 2008.

YILDIZ, Şükrü: “TTK Hükümleri Işığında Taşıyıcının (Kara Yoluyla) Eşya Taşımadan Doğan Sorumluluğu”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, S. 28, C. 2, ss. 97-109, 2015.

YÜRÜK YENİOCAK, Demet: CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2019.

ZEYNELOĞLU, Ahmet: Taşıma Hukuku, Ankara: Yetkin Yayınları, 1993.