T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET HUKUKU VE AVRUPA BİRLİĞİ
ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET VE AVRUPA BİRLİĞİ HUKUKU
DOKTORA PROGRAMI

KARA YOLUNDA YAPILAN EŞYA TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ 6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU VE CMR KONVANSİYONU KAPSAMINDA KAYIP VEYA HASARDAN KAYNAKLANAN SORUMLULUĞU

Doktora Tezi

Gözde VAROL
100017755

İstanbul, 2019

T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET HUKUKU VE AVRUPA BİRLİĞİ
ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET VE AVRUPA BİRLİĞİ HUKUKU
DOKTORA PROGRAMI

KARA YOLUNDA YAPILAN EŞYA TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ 6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU VE CMR KONVANSİYONU KAPSAMINDA KAYIP VEYA HASARDAN KAYNAKLANAN SORUMLULUĞU

Doktora Tezi

Gözde VAROL
100017755

Danışman: Doç. Dr. Figen YILDIRIM
Eş Danışman: Dr. Öğretim Görevlisi Ebru ŞENSÖZ MALKOÇ

İstanbul, 2019

T.C. İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ

T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
Dış Ticaret ENSTİTÜSÜ

DOKTORA TEZİ ONAY FORMU

Uluslararası Ticaret ve Avrupa Birliği Hukuku

Doktora programı öğrencisi Gözde Varol'un Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın 6102 sayılı TTK ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu başlıklı tez çalışması, Enstitümüz Yönetim Kurulu 21.01.2019 tarih ve 135-4 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından **oybirliği/oyçokluğu** ile Doktora Tezi olarak kabul edilmiştir.

	UNVANI, ADI SOYADI	İMZA
TEZ DANIŞMANI	: Doç.Dr. Figen Yıldırım	
JÜRİ ÜYESİ	: Prof.Dr. Emine Tekinalp	
JÜRİ ÜYESİ	: Prof.Dr. Mehmet Mülemen	
JÜRİ ÜYESİ	: Dr. Öğr. Üyesi Ece Göray	
~~JÜRİ ÜYESİ~~ Eş Danışman	: Dr.Öğr.Üyesi Ebru Feyda Makas	
Jüri üyesi	Prof. Dr. Özgür Gegez	

ÖZET

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu(TTK)'nun taşımaya ilişkin hükümleri ile CMR Konvansiyonu (Convention Relative au Contrat de Transport International de Machandises Par Route), çalışmamızda karşılaştırmalı olarak incelemeye tabi tutulmuş ve incelen konular yargı kararları ile somutlaştırılmaya çalışılmıştır. 6102 sayılı TTK ve CMR' nin uygulama alanı veya uygulanma koşuları tartışılmıştır. Çalışmamızda, esas olarak taşıma işine ilişkin olmak üzere diğer uluslararası protokollere de yer yer incelemeye alınmıştır. Çalışmamızın esas konusunu ise karayolu ile uluslararası eşya taşımalarına dair CMR Konvansiyonu ile 6102 sy. TTK' nın 'Taşıma İşleri' ne ilişkin 850 ile 894. maddeleri arası oluşturacaktır.

Çalışmamamızda temel çıkış noktası olarak 6102 sy. TTK ve CMR kapsamında taşıyıcının kayıp (zıya) ve hasardan kaynaklanan sorumluluğu incelenerek, kayıp ve hasar sorumluğunun hukuki niteliği, kayıp ve hasar kavramı, taşıyıcının başta özen borcu olmak üzere diğer borçları ve sorumlu tutulabileceği diğer haller, taşıyıcının yardımcı kişiler ile fiili taşıyıcının davranışlarından kaynaklanan sorumluluğu açıklanmıştır. Taşıyıcının esas sorumluluğunun taşıma sözleşmesinden kaynaklanması sebebi ile taşıma sözleşmesinin hukuki mahiyeti açısından da tespitler yapılmıştır. Ayrıca, taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını sağlayan genel ve özel sebepler, sorumsuzluk kaydının sorumluluğa etkisi, sorumluluğun sınırı(Özel Çekme Hakkının uygulanması, taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırı ve üst sınırın artırılması koşulları) ve sorumluluğu sınırlama hakkının kaybı da ayrıntılı ifade edilmiştir. Özellikle sorumluluğu sınırlama hakkının kaybı başlığı altında taşıyıcının kastı veya kasta eşdeğer kusurunun varlığı, pervasızca hareket ve wilful misconduct kavramı ve Türk Hukuk uygulamasında nasıl bir kusur derecesinde bulunduğu yönünde tespitlerde bulunulmuştur. Çalışmamızda, taşıyıcının sorumluluğundan kaynaklanan tazminat davalarında tazminat miktarı ve hesaplaması, davanın tarafları, ispat ve zamanaşımı incelemeye alınmıştır.

Anahtar Sözcükler: *Karayolu ile Taşıma, CMR, 6102 sayılı TTK, Kayıp (Zıya) ve Hasar, Sorumluluk, Tazminat*

ABSTRACT

The provisions of the Turkish Commercial Code No. 6102 (TCC) and the CMR (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road) Convention were examined in a comparative manner in our study and the issues examined were tried to be concretized by judicial decisions. Application area or application conditions of 6102 numbered TCC and CMR are discussed. In our study, other international protocols, mainly related to transportation issues, were also partly examined. The main issue of our study will be the CMR Convention on the transportation of international goods by road and the articles between Number 850 and 894 regarding "Transportation Works" of the Turkish Commercial Code No. 6102.

As the main starting point of our study, after the examination of the liability of the carrier due to loss and damage within the scope of TCC No. 6102 and CMR, the legal nature of loss and loss liability, loss and damage concept, other debts of the carrier, especially duty of care, and other situations in which the carrier can be considered responsible, the liability of the carrier due to the behaviors of the auxiliary carrier and the actual carrier are disclosed. Since the main liability of the carrier originates from the contract of carriage, determinations in terms of the legal nature of the carriage contract have been made. In addition, general and specific reasons for the relief of the carrier from liability, the effect of non-liability record on liability, the limit of liability (the implementation of the Special Drawing Right, the upper limit of the liability of the carrier and conditions for increasing the upper limit) and the loss of the right to limit the liability are also explained in detail. Determinations have been made, especially under the heading of loss of the right to limit liability, about the wilful misconduct of the carrier or the presence of a defect equivalent to wilful misconduct, reckless movement in Turkish law practice. In our study, the compensation amount and calculation in the compensation cases arising from the liability of the carrier, the parties to the case, proof and time-out were taken into consideration.

Key Words: *Transportation by road, CMR, 6102 No. TCC, Loss and Damage, Liability, Compensation*

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın gerçekleştirilmesinde, değerli bilgilerini benimle paylaşan, kendisine ne zaman danışsam bana kıymetli zamanını ayırıp sabırla ve büyük bir ilgiyle bana faydalı olabilmek için elinden gelenden fazlasını sunan, her sorun yaşadığımda yanına çekinmeden gidebildiğim, güler yüzünü ve samimiyetini benden esirgemeyen ve gelecekteki mesleki hayatımda da bana verdiği değerli bilgilerden faydalanacağımı düşündüğüm kıymetli danışman hocalarım Doç. Dr. Figen YILDIRIM ve Dr. Öğretim Görevlisi Ebru ŞENSÖZ MALKOÇ' a teşekkürü bir borç biliyor ve şükranlarımı sunuyorum. Yine çalışmamda konu, kaynak ve yöntem açısından bana sürekli yardımda bulunarak yol gösteren, bilgi ve fikirlerini cömertçe paylaşan, maddi ve manevi desteğini tüm samimiyet ve içtenliği ile esirgemeyen kıymetli hocam Prof. Dr. Emin ZEYTİNOĞLU' na sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca, kıymetli zamanını hazırladığım bu doktora tezine ayırıp değerlendirdiği için ve üniversite hayatımın bu son döneminde bana kattığı her bilgi için İstanbul Ticaret Üniversitesi İngilizce İşletme Bölüm Başkanı Prof. Dr. Özgür ÇENGEL' e teşekkürü borç bilirim.

Doktora tezinin yazım aşamasında karşılaşılan psikolojik olarak zorlayıcı süreçlerin aşılmasında manevi desteğini esirgemeyen ve her fırsatta bu zorlu sürecin sonucunu ve sevincini hatırlatarak motive eden, varlıklarını her zaman yanımda hissettiğim, en büyük desteği gördüğüm ailem ile değerli dostlarımın hakkını ödeyemem. İyi ki varlar…

GÖZDE VAROL

Levent, 07.01.2019

İÇİNDEKİLER

ÖZET iii
ÖNSÖZ v
İÇİNDEKİLER vi
ŞEKİLLER TABLOSU x

BİRİNCİ BÖLÜM
SORUMLULUK

1. Genel Olarak 10
2. Hukuki Niteliği Bakımından CMR ve TTK Kapsamında Sorumluluk Kavramı 19
   2.1.Taşımaya Konu Eşyaya Özen Borcundan Kaynaklanan Sorumluluk 25
   2.2.Taşımaya Konu Eşyanın Zıyaa veya Hasara Uğramasından Kaynaklanan Sorumluluk 28
      2.2.1.Taşımaya Konu Eşyanın Zıyaı (Kaybı) 32
      2.2.1.1. Tam Zıya (Yükün Tamamen Kaybedilmesi) 33
      2.2.1.2. Kısmi Zıya 36
      2.2.2.Taşımaya Konu Eşyanın Hasara Uğraması 37
      2.2.3. Eşyada Meydana Gelen Zıya ve Hasarın Taşıyıcının Zilyetliğinde Meydana Gelmesi 40
   2.3. Taşıyıcının Sorumlu Tutulabileceği Diğer Durumlar 46
      2.3.1. Taşıyıcının, Gönderen ve Gönderilenin Emir, Talimat ve Tasarruflarından Kaynaklanan Sorumluluğu 47
      2.3.2. Taşıma ve Teslim Engellerinden Kaynaklanan Sorumluluğu 57
      2.3.3. Taşıyıcının 6098 sayılı TBK Uyarınca Taşıma Sözleşmesinden Kaynaklanan Sorumluluğu 67
      2.3.4. Taşıyıcının 4721 sayılı TMK Uyarınca Dürüstlük Kuralından Kaynaklanan Sorumluluğu 68
   2.4.Taşıyıcının Taşımaya Konu Eşyanın Tesliminin Gecikmesinden Kaynaklanan Sorumluluğu 69
   2.5. Taşıyıcının Yardımcı Kişiler İle Fiili Taşıyıcının Davranışlarından Kaynaklanan Sorumluluğu 71
      2.5.1.Yardımcı Kişiler 73
      2.5.1.1.Taşıyıcının Kendi Adamları 73
      2.5.1.2.Taşıyıcının ifa yardımcıları 76
      2.5.1.3. Sorumluluk Bakımından Değerlendirme 77

2.5.2. Fiili Taşıyıcılar 79
2.5.2.1. Taşıma İşi Kendisine Bırakılan Taşıyıcılar 84
2.5.2.2. Müteakip Taşıyıcılar 86
2.5.2.3. Sorumluluk Bakımından Değerlendirme 90
2.6. Sorumluluk Hallerinde Kusur Şartı ve Kusurun Aranmayacağı Durumlar 100

İKİNCİ BÖLÜM
TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTULMA SEBEPLERİ, SORUMSUZLUK KAYDI, SORUMLULUĞUN SINIRI VE SORUMLULUĞU SINIRLAMA HAKKININ KAYBI

1. Genel Olarak 105
2. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulmasını Sağlayan 6102 sy. TTK ve CMR' de Yer Alan Genel Sebepler 107
2.1. Taşıyıcının Eşyaya En Yüksek Özen ve Dikkati Göstermesine Rağmen Kaçınamayacağı ve Sonuçlarını Önleyemeyeceği Hallerden Kaynaklanan Sorumluluğu 108
2.2. Hak Sahibinin (Gönderen veya Gönderilen) Hatası veya İhmali 115
2.3. Taşıma Konusu Eşyadaki Özel Ayıp 118
2.4. Hak Sahibinin (Gönderen veya Gönderilen) Emir ve Talimatları 120
3. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulmasını Sağlayan 6102 sy. TTK ve CMR'de Yer Alan Özel Sebepler 123
3.1. Taşımanın Üstü Açık Taşıtla Yapılmış Olması 124
3.2. Taşıma Konusu Eşyanın Ambalajsız veya Hatalı/Kötü Ambalajlı Olarak Taşınması 127
3.3. Yükün Gönderen, Gönderilen veya Bu Kişiler Adına İşlem Yapanlar Tarafından Yükleme, İstifleme ve Boşaltmanın Hatalı Yapılması 132
3.4. Eşyanın Doğal Niteliği Nedeniyle Zıya ve Hasarın Oluşması 136
3.5. Eşyalar Üzerindeki Marka ve Numaralandırmanın Yetersiz ve Hatalı Olması 140
3.6. Canlı Hayvan Taşınması 142
3.7. Tehlikeli Eşya Taşınması 144
3.8. Taşıtın Taşıma İşine Uygun Olmaması 148
3.9. Diğer Mevzuat ve Düzenlemelere Göre Taşıyıcının Sorumluluğuna Gidilememesi 150
4. Sorumsuzluk Kaydı 151
5. Taşıyıcının Sorumluluğunun Üst Sınırı ve Üst Sınırın Artırılması (Kilogram Başına 8,33 Özel Çekme Hakkı) 154

5.1. Yük Zararında Sorumluluk Sınırı 157
5.2. Gecikme Zararında Sorumluluk Sınırı 158
5.3. Sözleşme Dışı Taleplerde Sorumluluk Sınırı 159
5.4. Ek Ücret ile Taşıma Senedinde Eşyanın Değerinin Yüksek Yazılması ve Bu Durumun Taşıyıcı Tarafından Onaylanması 160
5.5. Taşıma Senedine Teslimde Özel Menfaatin Yazılması 163
6. Taşıyıcının Sorumluluğunu Sınırlama Hakkının Kaybı 165
(Taşıyıcının Kastı veya Kasta Eşdeğer Kusurunun Varlığı, Wilful Misconduct Kavramı) 165
6.1. Taşıyıcının Ağır Kusur, Kast veya Pervasızca Hareketi Sebebi ile Zararın Doğması 165
6.2. Taşıyıcının Haksız Fiil Sorumluluğu 176

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNDAN KAYNAKLANAN TAZMİNAT DAVASI 'TAZMİNAT MİKTARININ HESAPLANMASI, USUL, İSPAT VEZAMANAŞIMI'

1.Tazminat ve Tazminat Miktarı Hesaplaması 179
1.1. Zarar – Tazminat İlişkisi 179
1.2.Taşıyıcının, Eşyaya Özen ve Eşyayı Koruma Borcundan Kaynaklanan Tazminat Yükümlülüğü 184
1.2.1. Eşyanın Zıyaa Uğraması Halinde Tazminat Miktarları (TTK ve CMR açısından) 186
1.2.2.Eşyanın Hasara Uğraması Halinde Tazminat Miktarları (TTK ve CMR açısından) 197
1.2.3. Tazminatta İade Edilecek Giderler, Faiz ve Tazminatın Yabancı Para Üzerinden İstenilmesi 200
2. Tazminat Davasında Taraflar ve İspat 204
2.1. Genel Olarak 204
2.2. Tazminat Davasında Taraflar 204
2.2.1.Tazminat Davasının Davacıları (Hak Sahipleri) 204
2.2.1.1. Gönderen 204
2.2.1.2. Gönderilen 207
2.2.1.3. Gönderilenin Belirlediği Alıcı 208
2.2.1.4. Sigortanın Zarar Karşılaması Halinde Hak Sahibinin Haklarına Halef Olması Sebebi ile Davacı Sıfatı 209

2.2.1.5. Alacağı Temlik Alanın Dava Ehliyeti 210
2.2.2. Tazminat Davasının Davalıları 210
2.2.2.1. Asıl Taşıyıcı 210
2.2.2.2.Alt Taşıyıcı (Fiili taşıyıcı) 212
2.2.2.3.Müteakip Taşıyıcı (Ara Taşıyıcı) 214
2.2.2.4. Taşıma Sigortasının Davalı Sıfatı 216
3. Tazminat Davalarında İspat Hususu 216
3.1. Davacının İspat Yükü 216
3.2. Davalının İspat Yükü 223
3.3. İspat Yükünün Yer Değiştirmesi 225
4. Zamanaşımı (Müruruzaman) 230
SONUÇ VE DEĞERLENDİRME 237
ÖZGEÇMİŞ 245
KAYNAKÇA 246
EKLER 255
EK 1: CMR Konvansiyonu, 19 Mayıs 1956, (T.C. Resmi Gazete'de Yayınlanan Tercümesi) 255
EK 2: Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR), Elektronik Taşıma Belgesi İle İlgili Ek Protokol (T.C. Resmi Gazete'de Yayınlanan Tercümesi) 286

ŞEKİLLER TABLOSU

ŞEKİL 1: CMR m.3'e Göre Yardımcı Kişiler..... 92
ŞEKİL 2: TTK m.879'a Göre Yardımcı Kişiler..... 93
ŞEKİL 3: TTK m.888' e Göre Fiili Taşıyıcı. 94
ŞEKİL 4: TBK m.116'ya Göre Yardımcı Kişiler 95

KISALTMALAR

ADR	The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road
AK	Atina Konvansiyonu
Alm.	Almanca
Art.	Artikel
AÜHFM	Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
b.	bent
Batider	Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BGH	Bundesgerichtshof
bkz.	Bakınız
BM	Birleşmiş Milletler
Bs.	Bası/Basım
C.	Cilt
c.	cümle
CIM	Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail, 1999
CIV	Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail, 1999
CMI	Comitte Maritime International
CMR	The Convention Concerning International Carriage of Goods By Road, 1956
COTIF	The Convention Concerning International Carriage by Rail,1999
COTIF/CIM	Appendix B to the Convention on Transport International Railways (COTIF) of 9 May 1980 uniforms concerning the contract of carriage of goods
DM	Deutsche Mark
dn.	dipnot
E	Esas
ECE	Economic Commission for Europe
e.t.	Erişim tarihi
ETK	Eski Ticaret Kanunu
ETL	European Transport Law
ETR	European Transport Road
ETS	Eşya Taşıma Sempozyumu
EXW	Ex Works
f.	fıkra
GCP	Guatemala City Protocol

GK	Guadalajara Konvansiyonu (Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Ynification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier,1961
GümK.	Gümrük Kanunu
GümY.	Gümrük Yönetmeliği
H.D.	Hukuk Dairesi
HGB	Handelsgesetzbuch(Alman Ticaret Kanunu)
HGK	Hukuk Genel Kurulu
HK	Hamburg Kuralları (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978
HMK	Hukuk Muhakemeleri Kanunu
IATA	International Air Transport Association
ILA	International Law Association
IMF	International Monetary Found
INCOTERM	International Commercial Terms
IRU	International Road Transport Union
İsvBK	İsviçre Borçlar Kanunu
İTO	İstanbul Ticaret Odası
İ.Ü	İstanbul Üniversitesi
İÜHF	İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi
İÜHFM	İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K.	Karar
KTA	Viyana Karayolu Trafiği Anlaşması
KFTFK	Kanuni Faiz ve Temerrür Faizine İlişkin Kanun
LG	Landgericht (Yerel Mahkeme)
LK	Lahey Kuralları (International Convention for the Unification Of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924
LP	Lahey Protokülü (Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage By Air, 1955
L/VK	Lahey/Visby Kuraları (Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1968
m.	madde
MTK	Milletlerarası Tahkim Kanunu
MÖHUK	Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
N/No/Nr	Numara
OGH	Oberster Gerichtshof
OLG	Oberlandesgericht
RG	Resmi Gazete

S.	Sayı
s.	sayfa
SDR/ÖÇH	Special Drewing Right / Özel Çekme Hakkı
T.	Tarih
TBB	Türkiye Barolar Birliği
TMK	Türk Medeni Kanunu
TranspR	Transportrecht
TTK	Türk Ticaret Kanunu
t.y	tarih yok
UN	United Nations
vb.	ve benzeri
vd.	ve devamı
VK	Varşova Konvansiyonu (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 1929
VK/LP	Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu
Vol.	Volume
y.y	Yayımcı kuruluş yok / yayım yeri yok
Y.	Yargıtay
YHGK	Yargıtay Hukuk Genel Kurulu
YKD.	Yargıtay Kararları Dergisi

GİRİŞ

Konu:

Küreselleşen ticaret hayatı gereği artık üretilen mallar tüm dünyada kolaylıkla ulaşılabilir hale gelmiştir. Bu ulaşım kaynaklarından biri de eşyanın karayolu ile uluslararası taşınması yöntemidir. Klasik teorilere göre, ekonomi çarkı üç aşamadan oluşmaktadır: Üretim, dağıtım ve tüketim[1]. Bu görüşe göre dağıtım, yani ikinci aşamanın alt yapısını oluşturan unsurlardan birisi taşımadır[2]. Karayolu ile eşyanın taşınması diğer taşıma modellerine nispeten daha çok tercih edildiği aşikardır; zira karayolu taşıması, daha ucuz ve kısa mesafelerde daha etkindir. Uluslararası taşıma modellerinden karayolu ile taşımanın pratikte en çok tercih edilen taşıma modeli olduğu sabittir. Kara yolu ile yapılan eşya taşıma sözleşmelerinden kaynaklanan uyuşmazlıklar, taşıma konusu eşyanın zıya veya hasara uğraması ve eşyanın tesliminde gecikme olmak üzere çoğunlukla bu iki başlık altındaki uyuşmazlıklardan kaynaklanmaktadır. Bu sebeple uluslararası mevzuattaki faklılıkları gidermek ve uyuşmazlıklara uygulanacak ortak bir hukuk kuralı oluşturmak amacı ile 1961 yılında Karayolu ile Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Anlaşma(CMR) yürürlüğe girmiştir[3].

CMR konvansiyonun orjinali Fransızca olup, konvansiyonun Fransızca isminin baş harfleri ile kısaltılmış adını almıştır[4]. CMR, nitelik itibari ile sözleşmeyi onaylayan ülkeler açısından opt-out[5] seçeneği tanımamış olup, taraf ülkeler sözleşmeyi karayolu ile eşya taşıma sözleşmelerine zorunlu olarak bütünü ile uygulayacaklardır[6] .

CMR' nin konusu olan taşımalar iki ayrı ülkeyi ilgilendiren taşımalar olduğu için, söz konusu anlaşmazlıklarda ulusal hukukun uygulanması ülkeler arasında farklı kararların ortaya çıkmasına sebep olacaktır. Bu sebeple eşyanın karayolu ile

---

[1] Aksoy Yavaş; Karayolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde), İstanbul 2016(Konteyner), s.1.
[2] Yavaş; Konteyner, s.1
[3] Bülent Sözer; Legal Environment of Business, İstanbul 2001 (Legal), s.411
[4] Convention Relative au Contrat de Transport International de Machandises Par Route, 19 Mayıs 1956 tarihli Sözleşme metni için Bkz. 2 Aralık 1994 tarih ve 94/6322 sayılı BKK (RG T: 04 Ocak 1995, Sayı: 22161).
[5] Opt-out, sözleşmenin bazı maddelerini hariç bırakarak onaylanmasıdır.
[6] Sözer; Legal, s.411-412.

taşınmasında hukuk birliği sağlanması amacı ile CMR düzenlenmiştir[7]. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda CMR hükümleri esas alınarak kara taşıma hükümleri yeniden düzenlenmiştir[8].

Ayrıca CMR açısından son gelişme olarak belirtmek isteriz ki Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavale Sözleşmesi (CMR),Elektronik Taşıma Belgesi İle İlgili Ek Protokole çekince (ihtirazi kayıt) ile birlikte 22.08.2017 tarih ve 30162 Mükerrer Sayılı Resmi Gazete, Bakanlar Kurulu Karar Sayısı:2017/10619 ile onaylamış bulunmaktayız. Birleşmiş Milletler anlaşmalar sisteminde katılım 31 Ocak 2018'dir. Ek protokol kapsamında taşıma belgesinin elektronik olarak düzenlenmesi mümkün olabilecek ve sözleşmede belirtilen taşıma belgesine eşdeğer kabul edilip, aynı delil değerine sahip olacaktır. Velhasıl, elektronik taşıma belgesinin aynı ispat kuvvetine sahip olabilmesi için ek protokolde belirtilen şartlara uygun olarak düzenlenmesi gerekmektedir. Uygulayıcılar açısından merak uyandıran ve beklenen bu gelişmenin sonuçlarını da birlikte tecrübe edeceğiz.

Kapsam:

Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkedir ancak gerek ulusal, gerek uluslararası taşımanın çoğu karayolu ile gerçekleştirilmektedir[9]. Bu sebeple taşıma işinden kaynaklanan ihtilaflar da artmaktadır. İhtilafların temeli taşıma işinin ifası sırasında yükte oluşan zıya ve hasar ve teslimde gecikmeden kaynaklanmaktadır. Taşıma işinin ifa edilirken birçok teknik husus ihtiva ediyor olması ve taşıma işinin taşıdığı riskler sebebi ile, oluşan zararlara ilişkin uygulama alanı bulan 6102 sayılı TTK' nın

[7]Sabih Arkan, Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri, Batider C. X, S. 2, (1979),(Karayolu ile Eşya Taşınması) s. 400; Sabih Arkan, Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerine Bir İnceleme, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara 1984 (İnceleme), s. 8

[8] Taşıma Hukukuna ilişkin hükümlerin düzenlenmesinde esas alınan amaç hakkında bkz. www.tbmm.gov.tr adresinde, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu, Esas No: 1/324, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayı: 96, s. 51-52.

[9] Yavaş; Konteyner, s. 3. '*Türk araçlarının geçen yılın Kasım ayında 107.228 adet olan ihracat taşıma sayısı 2018 yılı Kasım ayında %11 büyüme ile 119.108 adet oldu. Türk araçlar 2018 yılı Ocak-Kasım toplamında bir önceki yılın aynı dönemine göre %1 düşüş ile 1.129.178 adet taşıma gerçekleştirdiler. Yabancı araçların ise geçen yıl Kasım ayında 31.131 adet olan taşıma sayıları 2018 yılı Kasım ayında %2 artış ile 31.862 adet oldu. Ocak-Kasım toplamında bir önceki yılın aynı dönemine göre %6 büyüme ile 321.357 adet taşıma gerçekleştirdiler.'*, Taşımacılık İstatistikleri Raporu, Yayın Tarihi: 02.01.2019, www.und.org.tr, Erişim Tarihi,06.01.2019.

taşımaya ilişkin hükümleri ile CMR çalışmamızda karşılaştırmalı olarak incelemeye tabi tutulmuş ve incelen konular yargı kararları ile somutlaştırılmaya çalışılmıştır.

CMR' nin Uygulama Alanı;

CMR' nin uygulama alanı bulabilmesi için taşımanın iki ayrı ülke arasında olması gerekir[10]. Buna göre taşıma konusu eşyanın teslim alındığı veya teslim edildiği ülkelerden en az birisinin CMR konvansiyonuna taraf olması ve eşyanın karayolu ile taşınması gerekmektedir. Bu sebeple ki taşıma sözleşmesinin taraflarının tabiyetleri, işletme merkezlerinin nerede olduğu CMR Konvansiyonunun uygulanabilme şartları açısından önemli değildir.

CMR Konvansiyonun uygulanabilmesi için taşıma yapılan aracın motorlu bir taşıt[11], bağlı taşıt(yarı römork) veya römork olması gerekmektedir. Bilinmelidir ki CMR Konvansiyonu posta taşımaları, ev eşyası taşınmaları veya cenaze taşımalarına uygulanmamaktadır. Ayrıca bütün taşımanın bir kısmının karayolu ile gerçekleştirildiği multimodel taşımalara da CMR Konvansiyonu uygulanmaktadır[12].

CMR hükümlerinin uygulanma koşulları CMR m.1/1'de ifade edilmiştir. CMR m.1/1'e göre CMR' nin uygulanabilmesi 1-Gönderen ile taşıyıcı arasında akdedilmiş bir taşıma sözleşmesi, 2- Taşıma sözleşmesine göre eşyanın gönderildiği yer ile varma yerinin iki farklı devlet sınırı içinde bulunması ve bu devletlerden en az birinin CMR' ye taraf olması gerekmektedir. Dolayısı ile söz konusu şartlar var olduğunda, taraflar arasındaki ihtilaflarda artık ulusal hukuk değil CMR uygulama alanı bulacaktır[13].

Maddi hukuk bakımından CMR'nin 1. maddesi gereği uygulanma şartı olarak iki şarttan bahsetmiştik. Bunlardan biri taşıma konusu eşyanın gönderildiği ya da teslim alınacağı yerin, iki ayrı ilke sınırları dahilinde olması ve bu ülkelerden en az birinin

[10]Mustafa Topaloğlu, Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 28-29 Mayıs 2009, Ankara; s. 396.

[11] 'Taşıt'ın tanımı Karayolu Trafiği Anlaşması'nın 4. maddesinde ifade edilmiştir.

[12] Ömer Faruk Görçün; Karayolu Taşımacılığı, İstanbul 2008, s.139 vd.

[13] T.C. Yargıtay 11. HD, 2.5.2005 Tarih, E. 2004/7638, K. 2005/4531, Kazancı İçtihat.

CMR' ye taraf olması gerekmesidir[14]. Belirtilmelidir ki, taşıma sözleşmesi taraflarının vatandaşlık ve yerleşim yerleri, CMR' nin uygulanması bakımından önem arz etmemektedir[15]. Türkiye, CMR'ye taraf değilken, taraflar taşıma sözleşmesin bir şart ile ihtilaf halinde uygulanacak kural olarak CMR'yi tercih edebilmekteydiler[16]. Dolayısı ile CMR, hukukumuzda kabul edildiği tarih olan 1995'ten de önce aslında uygulanmaktaydı.

Taşıma sözleşmesinde ve/veya taşıma senedinde taşımaya konu eşyanın nereye gönderileceği ve kime teslim edileceği yazılmaktadır. Eğer taşıma sözleşmesine ve/veya taşıma senedine göre eşyanın gönderildiği yer ile teslim edileceği kişi aynı ülke sınırı içinde kalacak şekilde değişmişse(hak sahibinin emir, talimat ve tasarrufları, başka herhangi bir maddi ve hukuki bir sebepten kaynaklanarak), bu noktada CMR'nin uygulanmaya devam edeceği açıktır. Bir başka durumda, eğer taşıma sözleşmesi ülke sınırları içinde ifa edilecek şekilde imzalanmış ise ve fakat taşıma ise başka bir ülke sınırında tamamlanmışsa, bu noktada hak sahibinin emir, talimat ve tasarrufları veya başka herhangi bir maddi ve hukuki bir sebepten kaynaklanan bir durum var ise yine CMR uygulama alanı bulacaktır. Müteakip taşımalarda[17], taşıyıcı ile gönderen taşıma işinin tamamı için taşıma akdi yapmaktadır. Taşıyıcı, CMR m. 34 uyarınca, taşıma işini ifa ederken bir başka taşıyıcıya taşıma senedini devrettiğinde, asıl taşıyıcıdan[18] sonraki taşıyıcı ve onu takip eden tüm diğer taşıyıcılar, taşıma senedini devralarak taşıma akdine taraf olduklarından taşıma işinin tamamından müteselsilen sorumlu olmaktadırlar. Taşıyıcı, yeni bir taşıma akdi yaparak ve/veya taşıma senedi düzenleyerek taşıma işinin ifasını kısmen veya tamamen bir başka taşıyıcıya bırakabilir; işte bu

[14] T.C. Yargıtay 11. H.D. 30.06.2014, E. 6697/ K.12434, T.C. Yargıtay 11. H.D. 02.05.2013, E. 2012/10461 K.2013/8891, Muktedir Lale; Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR(Özetli-İçtihatlı Yargıtay Uygulamasında), Adalet Yayınevi, Ankara 2015, s.822. YHGK, 13.2.2008, E. 2008/11-52, K. 2008/119, Kazancı İçtihat

[15]Muharrem Gençtürk; Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Gecikmeden Doğan Sorumluluk, Vedat Kitapçılık, 2006 (Sorumluluk), s. 54, Ecehan Yeşilova; Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahısların ve Müteakip Taşıyıcılarının Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu(CMR m.3-34) , Ankara 2004 (Yardımcı Şahıslar), s.21-22.

[16] Gençtürk; Sorumluluk, s. 54-55.

[17] Bazı kaynaklarda 'Zincirleme Taşıma' ifadesi ile karşılaşılmıştır, ancak çalışmamızda 'Müteakip Taşıma' ifadesi kullanılmıştır. Kübra Yetiş Şamlı; Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2008, (Yetiş Şamlı) s. 18-19.

[18] Asıl taşıyıcı, çalışmamızda zaman zaman akdi taşıyıcı ifadesi ile de yer almıştır. Asıl taşıyıcı, gönderen ile taşıma akdini imzalayan ve taşıma sözleşmesine taraf olan ilk taşıyıcıdır.

taşıyıcılara fiili taşıyıcı denmektedir[19]. Asıl taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen gerek müteakip taşımaya konu, gerek fiili taşıyıcının taşıma işini kısmen veya tamamen ifasına konu olan bu tür taşımalarda da CMR uygulanabilecektir[20].

CMR' nin tarihçesi;

Uluslararası eşya taşımalarına ilişkin ilk düzenleme, 14 Ekim 1890 tarihinde Bern'de imzalanan Demiryolu ile Milletlerarası Eşya Taşımalarına İlişkin Sözleşmedir[21].

25 Ağustos 1924'te, uluslararası alanda yapılan deniz yolu ile eşya taşımalarına ilişkin konişmentoya dair kuralların birleştirilmesi amacıyla Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme- Brüksel Sözleşmesi[22] düzenlenmiştir. Uluslararası hava yolu ile yolcu ve eşya taşımalarına ilişkin 1929 tarihli Varşova Sözleşmesi[23] düzenlenmiştir

Çalışmamızda ifade edilen protokollere yer yer atıfta bulunulmuştur. Çalışmamızın esas konusunu ise karayolu ile uluslararası eşya taşımalarına dair CMR ile 6102 sy. Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma işlerini ilişkin 850 ile 894. Maddeleri arası oluşturacaktır.

---

[19] 6102 sy. TTK m.888'de ifade edilmiştir.

[20]Gençtürk; Sorumluluk, s. 55 vd.

[21]Sözleşme 1924 tarihli revizyon ile eşya taşımaları olarak *"CIM"* ile birlikte, yolcu ve bagaj taşımaları için ayrı bir Sözleşme *"CIV"* olarak revize edilmiştir. 7 Şubat 1970 tarihinde yapılan revizyon toplantılarında sözleşmeler yenilenmiştir. Türkiye, 1924 tarihinde sözleşmeleri onaylanarak 3 Temmuz 1975 tarihinde iç hukuka almıştır. 1980 tarihli revizyon toplantısında demir yolu ile yolcu, bagaj ve eşya taşımacılığına ilişkin sözleşmelerin tek bir sözleşme olarak düzenlenmesi yönünde karar alınmış ve sözleşme yeni adı olan *'COTIF'* e 1 Mayıs 1985'te kavuşmuştur. Türkiye COTIF' i 21 Mart 1985 tarihinde iç hukuka almıştır. Bkz. Arkan, Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 206, Ankara 1987, s. 5 vd. (Demiryolu Taşımaları)

[22]Sözleşme *'Lahey Kuralları'* adıyla anılmıştır ve 14 Şubat 1955 tarihinde 6469 sayılı Kanun ile Türkiye tarafından onaylanmış, iç hukuka alınmıştır. Haziran 1970 tarihinde, Brüksel Anlaşması'nın Tadiline Dair Protokol imzalanmış olup, *'Visby Kuralları'* olarak anılan bu protokole Türkiye taraf olmamıştır. Tadil Protokolü ile *'Lahey-Visby Kuralları'* sözleşme, 06-31 Mart 1978 tarihleri arasında Hamburg'da yapılan Konferans ile *'Hamburg Kuralları'* adını almış ve *"Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşme'si"* kabul edilmiştir. Türkiye bu Sözleşme'ye taraf değildir. Emine Yazıcıoğlu, Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu, Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, Beta, İstanbul 2000, s. 1-7, ; Gençtürk, Sorumluluk, s. 7-9

[23] Varşova Sözleşmesi, *1955 La Haye*, *1961 Guadalajara*, *1971 Guatemala*, *1975 tarihli Montreal Protokolleri* ile revize edilmiştir. Türkiye, 1 Mart 1977'te 2073 sayılı Kanunla Varşova Sözleşmesini 1955 tarihli Lahey Protokolünü, Montreal Protokolünü onaylamış ve sözleşmelere taraf olmuştur. Gençtürk; Sorumluluk, s. 3-4; Hüseyin Ülgen; Hava Taşıma Sözleşmesi, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 201, Ankara, 1987,s. 12-13 (Hava Taşıma).

CMR 19 Mayıs 1956 tarihinde imzalanmıştır[24]. CMR, 5 Temmuz 1978 tarihli Protokol ile revizyona uğramıştır. Türkiye, 7 Aralık 1993 tarih ve 3939 sayılı Kanun ile CMR' nin onaylanmasını uygun bulmuş[25], 31 Ekim 1995 tarihinde, CMR' nin kabulünden tam 39 yıl sonra taraf olmuştur. CMR'nin son ek protokolü olan Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavale Sözleşmesi (CMR),Elektronik Taşıma Belgesi İle İlgili Ek Protokole çekince ile birlikte 22.08.2017 tarih ve 30162 Mükerrer Sayılı Resmi Gazete ve Bakanlar Kurulu Karar Sayısı: 2017/10619 ile katılım onaylanmıştır[26]. Birleşmiş Milletler anlaşmalar sisteminde katılım 31Ocak 2018'dir[27].

CMR' nin Türkçe resmi çevirisi hatalar ve eksikliklerle doludur. Çalışmamızda resmi çeviri ile birlikte, serbest çevirilerden de yararlanılmıştır[28].

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu;

6762 sayılı TTK'da karşılanmayan günümüz ticaret hayatının ihtiyaçları ve ülkenin ekonomik ve ticari beklentilerinin karşılanması amacı ile 13 Ocak 2011 tarihinde 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu onaylanmıştır[29]. 6102 sayılı TTK' nın yürürlük tarihi, 01 Temmuz 2012 olarak belirlenmiştir[30]. Taşıma hukukuna ilişkin hükümler TTK'nın 'Taşıma İşleri'başlığı altında dördüncü kitapta düzenlenmiştir. Kıymetli evrak ve kambiyo senetlerine ilişkin hükümler, İsviçre Borçlar Kanunu başta olmak üzere (İsvBK), çeşitli yabancı kaynaklardan yararlanılarak iç hukuka uygun

[24] CMR'ye taraf devletlerin listesi için bkz. Abuzer Kendigelen/Alihan Aydın; Bibliyografyalı-Notlu-İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı, İstanbul 2001, s. 131 (Kendigelen/Aydın).

[25] 7 Aralık 1993 tarih ve 3939 sayılı Kanun, Resmi Gazete Tarih: 14 Aralık 1993, Sayı: 21788.

[26] Ek protokol kapsamında taşıma belgesinin elektronik olarak düzenlenmesi mümkün olabilecek ve sözleşmede belirtilen taşıma belgesine eşdeğer kabul edilip, aynı delil değerine sahip olacaktır. Elektronik taşıma belgesinin aynı ispat kuvvetine sahip olabilmesi için ek protokolde belirtilen şartlara uygun olarak düzenlenmesi gerekmektedir.

[27]www.treaties.un.org; Türkiye, protokolün 7. ve 8. Maddelerinde yer alan usullere göre istenilen belgelerin teslimi ile katılım sağlamıştır. Türkiye, protokolün 11. maddesi ile kendini bağlı addetmeksizin katılım sağlamıştır. Protokolün 11. Maddesi Uyuşmazlık başlığı altında 'Bu protokolün yorumlanması veya uygulanmasına ilişkin olarak Tarafların kendi aralarında müzakere yoluyla veya başka şekillerde çözümleyemedikleri iki ya da daha fazla Taraf arasındaki herhangi bir uyuşmazlık, ilgili Taraflardan herhangi birinin isteği üzerine, çözüm için Adalet Divanına sevk edilir' hükmüne haizdir.

[28] Abuzer Kendigelen /Alihan Aydın; Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR)– Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi, Prof. Dr. Ömer Teoman'a 55. Yaş Günü Armağanı, İstanbul 2002, s. 495-525, (Çeviri) Kendigelen/Aydın; s. 131-166.

[29] http://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k6102.html. (e.t. 01 Şubat 2011).

[30] 6102 sy. TTK m. 1534, TBMM S. Sayısı: 96, s. 907.

düzenlemeye tabi tutulmuştur. Kanunda yer alan t aşıma senetlerine ilişkin hükümler ise Fransız-Fas Hukuku'ndan iktibas edilen 1926 tarihli Eski Ticaret Kanunu'nun ("ETK") m. 890 ve devamındaki maddelerinden alınmıştır[31].

TTK' nın dördüncü kitabında yer alan taşıma işlerine ilişkin genel hükümler m.850-855 arası, Eşya Taşımaya ilişkin hükümler m. 856-893 arası, Taşınma Eşyası Taşımasına ilişkin hükümler m. 894-901 arası, Değişik Tür Araçlar ile Taşımaya ilişkin hükümler m. 902-905 arası, Yolcu Taşımaya ilişkin hükümler m. 906-916 arası ve Taşıma İşleri Komisyoncusuna ilişkin hükümler ise m. 917-931 arası düzenlenmiş olup, çalışmamızda eşya taşımaya ilişkin hükümler olan m. 856-893 arası incelemeye tabi tutulmuştur.

6102 sayılı TTK' nın taşıma işleri başlıklı bölümü hazırlanırken CMR ve 25 Haziran 1998 tarihli Alman Ticaret Kanunu(ATK) esas alınmıştır[32].

CMR 1995'ten itibaren eşyanın karayolu ile uluslararası taşınmasından kaynaklanan ihtilaflara uygulanmaktadır. 6102 sy. TTK'nın CMR ile uyumlu hale getirilmesi de hem ulusal hem de uluslararası taşımalar açısından hukuk birliği sağlanması yönünde önemli bir adımdır. Elbette ki CMR ile TTK' da aynen alınmış, benzer ve farklı hükümler bulunmaktadır. Çalışmamızda her konu başlığında karşılaştırmalı olarak bu hususlara da değinmiş bulunmaktayız.

Terminoloji:

Çalışmamızda, kaynakları incelerken farklı terminolojilerin kullanıldığını tespit ettik. 6102 sayılı TTK açısından, 6762 sayılı eski TTK'ya nazaran daha net terimler beklenmekteydi, ancak yine de karışıklığa sebep olacak ifadeler yer almaktadır.

Aynı zamanda CMR'nin İngilizce[33] ve Fransızca[34] metnindeki, özellikle kusurun tespitine ve derecesine yönelik yapılan ifade farklılıkları ile resmi Türkçe

[31] Sabih Arkan; TTK'nın Taşıma Senetlerine ve İlmuhaberlere İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme, Batider C. IX, S. 3, (1978), s. 1029. (Taşıma Senedi)
[32] 6102 sy. TTK Genel Gerekçe m. 14, TBMM S. Sayısı: 96, s. 12.
[33] İngilizce metin için bkz.https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&clang=_en,(e.t. 24.01.2019).
[34] Fransızca metin için bkz.
https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&clang=_fr ,(e.t. 24.01.2019).

tercümesinde yer alan ifade ve anlam hataları da çalışmada yer yer ifade edilerek, yerine bulmuştur. Doktrinde ise taşıma işine ilişkin farklı terminolojiler kullanılmakla birlikte[35], biz çalışmamızda taşıyıcı, gönderen, gönderilen kavramlarından yola çıktık. 6102 sayılı TTK'da taşıyıcı, gönderen ve gönderilen ifadeleri kullanılmakta iken CMR'de taşıyıcı yerine taşımacı ifadesi kullanılmıştır.

Çalışmamızda yine taşımaya konu olan eşya ile zaman zaman yük ifadesi de kullanılmıştır. CMR'de ise eşya, yük ve mal kelimeleri kullanılmıştır[36]. Taşımaya konu eşya, mal, taşıma işi ile birlikte artık yük sıfatını kazanmaktadır ve bu sebeple çalışmamızda taşımaya konu eşya ile kastedilen 'yük'tür.

Ayrıca asıl taşıyıcının, taşıma sözleşmesi ve/veya taşıma senedini devrederek müteakip taşıyıcıya taşıma işini bırakabildiği veya yeni bir taşıma sözleşmesi ve/veya taşıma senedi ile taşıma işini kısmen veya tamamen bir alt taşıyıcıya devredebilmekte olduğunu ifade etmiştik. Burada asıl taşıyıcı aslında gönderen ile taşıma akdini imzalayan kişi olduğundan taşıma sözleşmesine taraf olan ilk taşıyıcıdır; bir başka ifade ile akdi taşıyıcıdır. Çalışmamızda zaman zaman asıl taşıyıcı, zaman zaman akdi taşıyıcı ifadesi kullanılmıştır.

Çalışmamızın temel çıkış noktası karayolu ile yapılan uluslararası eşya taşımalarına ilişkin kayıp ve hasardan kaynaklanan sorumluluk olduğu için kayıp ve hasar tanımlanmış ve örneklendirilmiştir. Taşıyıcıya teslim edilen eşyanın maddi veya hukuki bir sebeple gönderilene teslim edilememesi halinde eşyanın zıyaı(kaybı) söz konusu olur. Doktrinde zıya veya kayıp ifadelerinin kullanıldığı kaynak taramalarında tespit edilmiştir. Çalışma içeriğinde yer yer kayıp, yer yer ise kayıp ile eş anlamlı olan zıya ifadesi kullanılmıştır.

Plan:

Çalışmamız üç ana bölümden oluşmaktadır;

Birinci bölümde esaslı unsur olarak 6102 sy. TTK ve CMR kapsamında taşıyıcının kayıp ve hasardan kaynaklanan sorumluluğu incelenmiştir. Kayıp ve hasar

[35] Taşıtan, gönderen, taşıyıcı, taşıyan, nakliyeci, taşımacı vs. ifadeleri yararlanılan kaynaklarda yer almıştır.
[36] CMR m.1/1, CMR m. 1/4, CMR m. 2/1.

sorumluğunun hukuki niteliği, kayıp ve hasar kavramı, taşıyıcının başta özen borcu olmak üzere diğer borçları ve sorumlu tutulabileceği diğer haller, taşıyıcının yardımcı kişiler ile fiili taşıyıcının davranışlarından kaynaklanan sorumluluğu ayrı başlıklar altında ele alınmıştır. Taşıyıcının esas sorumluluğunun taşıma sözleşmesinden kaynaklanması sebebi ile taşıma sözleşmesinin hukuki mahiyeti açısından da tespitlerde bulunulmuştur. Taşıyıcının teslim süresinin aşılmasından(gecikmeden) kaynaklanan sorumluluğu çalışma alanımızda olmamakla birlikte, kayıp ve hasardan kaynaklanan sorumluluk ile aynı ilkelere bağlı olduğundan çalışmamızda kısaca ayrı bir başlık altında konuya değinilmiştir.

İkinci bölümde taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını sağlayan genel ve özel sebepler incelenmiştir. Ayrıca sorumsuzluk kaydının sorumluluğa etkisi, sorumluluğun sınırı(Özel Çekme Hakkının uygulanması, taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırı ve üst sınırın artırılması koşulları) ve sorumluluğu sınırlama hakkının kaybı da ayrı başlıklar altında değerlendirilmiştir. Özellikle sorumluluğu sınırlama hakkının kaybı başlığı altında taşıyıcının kastı veya kasta eşdeğer kusurunun varlığı, pervasızca hareket ve wilful misconduct kavramı ve Türk Hukuk uygulamasında nasıl bir kusur derecesinde bulunduğu yönünde tespitlerde bulunulmuştur. Aynı zamanda taşıyıcının haksız fiil sorumluluğu da bu başlık altında incelemeye alınmıştır.

Üçüncü ve son bölümde taşıyıcının sorumluluğundan kaynaklanan tazminat davalarında tazminat miktarı ve hesaplaması, davanın tarafları, ispat ve zamanaşımı ayrı başlıklarda ele alınmıştır. Usule ilişkin görev, tahkim, yetki kuralları incelemesi ise ayrıca ve ayrıntılı bir çalışmanın konusu olacağından kapsam dışı tutulmuştur. Sonuç ve değerlendirme kısmında CMR ve TTK' nın uygulanması ile ilgili tespitlerle genel bir değerlendirmede bulunulmuştur. Çalışmamız CMR Konvansiyonu ve 6102 sayılı TTK'nın 850. ve 894.maddeleri arası ile sınırlıdır.

Çalışmamız, konuya ilişkin genel bir değerlendirme ve sonuç bölümü ile sonlandırılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

SORUMLULUK

1. Genel Olarak

6102 sayılı TTK' nın dördüncü kitabının birinci ve ikinci kısmında, 850 ile 893. maddeler arasında 'Taşıma İşleri'nin genel hükümleri düzenlenmiştir. 6102 sayılı TTK 875. maddedeki sorumluluk, taşıyıcının TTK m. 873 uyarınca, taşımanın öngörülen taşıma süresinde yerine getirilmemesi durumuyla ilgilidir[37]. Öte yandan içinde yabancılık unsuru bulunan taşımalarda ortaya çıkan uyuşmazlıklarda Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmelerin, başta CMR hükümlerinin doğrudan uygulanacağı açıktır[38]. 6102 sayılı TTK madde 875 ile somutlaşan taşıyanın taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu, CMR' nin 17. maddesine uygun olarak düzenlenmiştir.

Gönderen ve taşıyıcı arasında kurulan taşıma sözleşmesinin amacı, taşınmasına karar verilen eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği biçimde, aynen gönderilene ulaştırılmasıdır[39]. Taşıyıcı, gönderen ile akdettiği taşıma sözleşmesi ile sözleşmeye konu eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi borçlanmaktadır[40]. TTK m. 850 tanımında ücret unsuruna yer verilmemiş olsa da,

[37]Adıgüzel; Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu; Ankara 2012, s.30.

[38] Şükrü Yıldız; TTK Hükümleri Işığında Taşıyıcının (Kara Yoluyla) Eşya Taşımadan Doğan Sorumluluğu; İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Yıl:14 Güz Sayı:28 2015/2 s.97-109.

[39] Gönen Eriş; Açıklamalı- İçtihatlı-Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku, Seçkin Yayınevi, Ankara 1996, s.295(Eriş), Gönen Eriş; Taşıma Hukuku (Açıklamalı –Gerekçeli-İçtihatlı, Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre), Seçkin Yayınevi, 2015, s. 27 (2015).

[40]Sabih Arkan; Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1982, s. 15(Sorumluluk)

TTK m.850/2'de tarafların taşıma sözleşmesi kapsamında temel yükümlülüğünün taşıma işinin ücret karşılığında yapılan bir faaliyet olduğu açıkça belirtilmiştir[41].

6102 sayılı TTK m. 856/2 *'Taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirlerine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur. Eşyanın taşıyıcıya teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir.'* hükmü ile sözleşmenin doğmasında irade beyanlarının yeterliliğini[42] açık olarak belirtmiş, teslimin sözleşmeyi ispatlayan bir karine özelliğine yer vermiştir[43].

Taşıma işinde teslim şart olmayıp, tarafların birbirlerine uygun iradeleri sonucu oluşan yükümlülükleri çerçevesinde taşıyıcı taşıma konusu eşyayı almakla mükelleftir. Taşıma konusu eşyayı teslim alınmaktan imtina edilirse bu noktada TTK' da açık hüküm olmadığından, taşıyıcının TTK hükümleri çerçevesinde öncelikle ihtar edilerek, TBK' nın genel hükümlerine başvurulması gerekmektedir.

Taşıma sözleşmesinin nevini tayin, sorumluluğunun derecesini tespit etmek bakımından hususiyet arz eder[44]. Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği tartışma konusu olmuştur. Karayoluyla eşya taşıma sözleşmesi, Türk Ticaret Kanunu'nda, CMR Konvansiyonu'nda ve Karayolu Taşıma Kanunu'nda düzenlenmiş olup, isimsiz (atipik) değil, isimli(tipik) bir sözleşmedir[45]. Taşıma sözleşmesi, mülkiyetin devri veya kullandırma amacı içermeyip, eşya taşıma amacı içermektedir[46]. Taşıma konusu eşyanın nihai varma yerine ulaşmasına kadar yapılacak faaliyetin bir bütün

---

[41] Özlem Karaman Coşgun; 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunun ile CMR Konvansiyonu Hükümlerinin Karşılaştırılması, Türk- Çin Hukuk Zirvesi, Konferans Bildiri Kitabı, İstanbul 2013, s.276.

[42] *'… Fatura tek başına hukuki ilişkinin ve alacağın varlığını ispata yeterli değildir. Davacını tek yanlı olarak düzenlediği fatura ve kendi ticari kayıtları dahi akdi ilişki ve alacağın varlığının kabulü için yeteli bulunmamaktadır. Ne var ki, somut olayda, taraflar arasında taşıma ilişkisinden kaynaklı akdi ilişki bulunduğu hususunda ihtilaf bulunmamaktadır. Taraflar arasındaki ihtilaf, yapılan taşımanın miktarı ve bu iş nedeni ile ödenmesi gereken bedele ilişkindir. Davacı taşıma işinin yapıldığını ve bu nedenle ücrete hak kazandığını fatura dışındaki delillerle de ispatlayabilir. Nitekim, davacı vekilince dava dilekçesinde, faturalar dışında alacağın varlığını ispat aracı olarak, ticari defter ve kayıtlara, bilirkişi incelemesine ve sair her türlü delile dayanılmıştır….'* T.C. Yargıtay 11. H.D., 02.03.2015, E. 17475/K.2799 sayılı kararı, Eriş; 2015, s. 34-35.

[43] Adıgüzel, s.32

[44] İsmail Doğanay; Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Karada Eşya Nakliyatı, Adalet Dergisi. S.9, Ankara 1960, s. 669.

[45] Özlem Tüzüner; Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi, TBB Dergisi 2012, S.101, s.171

[46] Tüzüner; s.171.

olarak üstelenilmesidir[47]. Karayoluyla eşya taşıma sözleşmesinin bir başka önemli niteliği ise tam iki tarafa borç yükleyen, synallagmatique, bir sözleşme oluşudur[48]. Bu sebeple ki taşıma sözleşmesi ile birlikte taşıyıcı eşyayı varma yerine götürme ve varma yerinde gönderilene teslim etme, gönderen de taşıma işinin karşılığı olarak ücret ödeme borcu altına girmektedir. Bu noktada varılan sonuca göre taşıma işinin unsurları taşıma konusu eşya, taşıma sözleşmesi ve taşıma işinin karşılığı ücrettir.

TTK m. 1138'e göre navlun sözleşmesi *'Taşıyıcının eşyayı muayyen bir ücret dahilinde bir yerden bir yere taşımayı üstlendiği sözleşme'*dir. Bu tanımdan yola çıkıldığında taşıma sözleşmeleri iş görme sözleşmeleri olarak somutlaşmaktadır. Ancak, taşıma sözleşmesinde taşınan eşyanın belli bir yere varmasının öneminin, akdin esasını teşkil etmesi, sözleşmenin nevinin istisna akdi olduğu görüşünü desteklemektedir[49]. Taşıma sözleşmesi, TTK' da yer alan özel bir sözleşme olarak, isimli yani tipik, şekle tabi olmayan, reel[50] bir sözleşmedir[51]. TTK madde 768' e göre taşıma sözleşmesi yapılmamış olsa da, eşyanın taşıyıcıya teslimi ile sözleşme kurulmuş olur. Ancak SABİH ARKAN'a göre, taşıma sözleşmesinin kurulması için tarafların rızasının uyuşmasının yanında taşınacak eşyanın taşıyıcıya teslimi gerekir[52].

Taşıma işinde taşıyıcı, gönderenin emir ve talimatları ile bağlıdır. Bu borç asli bir borç olup, emir ve talimatı uygulamak imkansız ise veya gönderenin menfaatlerine aykırılığı halinde, bu noktada taşıyıcı borca aykırılıktan sorumlu olmayacaktır.

Taşıyıcı, zıya, hasar, gecikme ve taşıma sözleşmesinden kaynaklanan diğer yan borçlardan temel anlamda sorumludur. Taşıyıcının sorumlu olduğu diğer yan borçlar

[47] Sabih Arkan; Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar, Prof. Dr. Jale G. Akipek'e Armağan, Konya, 1991, s.341 vd., s.346-347.(Karma Taşımalar)

[48]Aynı yönde bkz. Hüseyin Ülgen; Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunlar, İstanbul Ticaret Odası Yayın No: 1988-27, İstanbul 1998.(Taşımacılık)s.1. ; Arkan; Sorumluluk, s.s.9,10,11.

[49] Arkan; Sorumluluk, s.30

[50]Sözleşmenin kurulmasının tarafların iradesi dışında yapılmasından başka maddi bir fiilin eklenmesinin gerekli olduğu sözleşmeler reel sözleşmelerdir. Reel sözleşmeler borç doğuran sözleşmelerdir ve tasarruf işlemi olan ayni sözleşmelerden farklıdır. Topaloğlu, s.393-407, s.394. Eriş; 2015, s.26. Reel Sözleşmeler için irade beyanları ile birlikte, maddi bir eyleme de gerek duyulmaktadır, Arslan Kaya; Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları, Oğuz İmregün'e Armağan, İstanbul 1998, s.314 vd.(Karayolu ile Eşya Taşınması).

[51] Aynı yönde bkz. Topaloğlu; s.393, Ahmet Zeyneloğlu, Taşıma Hukuku, Genişletilmiş 2. Basım, Ankara, 1993, s.31.

[52] Arkan; Sorumluluk, s.17.

TTK' da açık bir biçimde düzenlenmediğinden, taşıyıcının zıya ve hasar dışında kalan sorumluluğunun akdin müspet yöne ihlali olarak kabul edilerek, 6098 sayılı TBK m.112 kapsamında değerlendirilmesi gereklidir[53].

TTK m.869' a göre, eşyanın teslim edilmesi gereken yere ulaşmasından önce, taşımanın sözleşmeye uygun olarak yapılamayacağı anlaşılırsa veya eşyanın teslim edileceği yerde teslim engelleri çıkarsa, taşıyıcı, 868 inci madde uyarınca tasarruf hakkına sahip olan kişiden(gönderen veya gönderilen) talimat almak zorundadır. Tasarruf hakkına gönderilen sahipse ve gönderilen bulunamıyorsa veya eşyayı teslim almaktan kaçınıyorsa, tasarruf hakkı birinci cümle uyarınca gönderen tarafından kullanılır. Tasarruf hakkının kullanılması taşıma senedinin ibrazına bağlı tutulmuş olsa bile bu hâlde taşıma senedinin ibrazı gerekli değildir. Taşıyıcı, önceki taşıyıcı veya gönderenin alacaklarını tahsil edemez, TTK m. 872 ödemeli teslim şartı hariç olmak kaydıyla.

TTK m. 872;

'*XVII – Ödemeli teslim*

(1) Eşyanın gönderilene teslimi, kararlaştırılan bedelin ödenmesi şartına bağlanabilir. Bu hâlde, ödeme nakden veya nakde eş değer bir ödeme aracı ile yapılmalıdır.

(2) Tahsil sonucu elde edilen bedel, taşıyıcının alacaklıları bakımından gönderene geçmiş sayılır.

(3) Eşya, bedeli tahsil edilmeden gönderilene teslim edilirse, taşıyıcı, bundan doğan zarardan, gönderene karşı kusuru bulunmasa bile, eşyanın tesliminde ödenmesi gereken tutarla sınırlı olarak sorumludur.'

TTK m.872'ye göre, eşyanın gönderilene teslimi ile kararlaştırılan bedelin ödenmesine dair bir şart varsa, taşıyıcının sorumluluğu doğmaktadır.

TTK' da yer alan düzenlemeler dışında, taşıma sözleşmesi kapsamındaki tüm yan borçların ihlalinde TBK'nın istisna akdine ilişkin özel hükümlerinin uygulanması

[53] Arkan; Sorumluluk s. 47.

gereklidir. 6102 sayılı TTK 871. Madde 'gönderilenin hakları ve ödeme borcu' başlığı altında gönderilenin haklarına yer vermektedir[54]. Burada taşınan eşyanın kendisine teslimini talep, eşyanın zıya, hasar veya gecikmeye uğraması halinde taşıma sözleşmesinden doğan talep haklarını ileri sürebilmesi olarak iki temel hak ortaya konulmuştur[55].

6102 sayılı TTK m. 880 ve m. 886 arası tazminat miktarının hesaplanmasına esas olan maddelerdir. Zarar hesabında taşımaya konu eşyanın piyasa ve cari değeri esas alınmaktadır. Taşıma konusu eşyanın borsada işlem gören bir eşya olması halinde öncelikli olarak borsa değeri esas alınacaktır.

6102 sayılı TTK m. 889'a göre gönderenin talep hakkının tesisi için, zıya ve hasarın açık olduğu durumlarda en geç taşımaya konu eşyanın teslimine kadar, açık olmadığı durumlarda ise eşyanın tesliminden sonra yedi gün içinde taşıyıcıya bildirim yapılması gerekmektedir. Taşıyanın gecikmeden dolayı sorumluluğuna baktığımızda, teslim süresinin aşıldıktan sonraki ilk yirmi bir günde bildirim yapılmadığı takdirde gönderenin talep hakkı ortadan kalkmaktadır.

Buraya kadar TTK açısından genel bir bakış yapılmış olup, şimdi ise CMR hükümleri açısından bir değerlendirme yapılacaktır. CMR madde 4'e göre, taşıma senedinin düzenlenmesi ile taşıma sözleşmesi kurulmuş olur[56]. CMR-Taşıma senedi kıymetli evrak değildir; CMR kapsamında bir ispat aracıdır. Dolayısı ile böyle bir taşıma sözleşmesi veya sevk mektubu düzenlenmeden akdedilen taşıma sözleşmesi yine geçerlidir[57]. TTK m.831[58]'de, taşıma senedinin kıymetli evrak olduğu ifade

[54] Adıgüzel; s.36.
[55] Adıgüzel; s.36.
[56] Bkz. TTK m.856; *'Taşıma senedi taraflardan birinin istemi üzerine düzenlenir. Senet üç özgün nüsha olarak hazırlanır ve gönderen tarafından imzalanır. Gönderen, taşıyıcının da taşıma senedini imzalamasını isteyebilir. El yazısı ile imzalanmış taşıma senetlerinin suretlerindeki imza, damga veya mühür şeklinde ya da basılı olabilir. Bir nüsha gönderene aittir, diğeri eşyaya eşlik eder, üçüncüsü taşıyıcıda kalır. (2) Taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur. Eşyanın taşıyıcıya teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir.'*
[57] Engin Erdil; Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi, İstanbul 2015, s.69-70.
[58] TTK m.831*; 'Cirosu kabil olan diğer senetler: (1) İmza edenin, yer, zaman ve tutar bakımlarından belirli nakdî ödemelerde bulunmayı ve belirli miktarda misli şeyler teslim etmeyi borçlandığı senetler, açıkça emre yazılı oldukları takdirde ciro ile devredilebilirler. (2) Bu senetler ve makbuz senetleri, varant ve konişmento gibi cirosu kabil olan senetler hakkında, cironun şekli, hamilin hak sahipliği ve*

edilmesine karşın, CMR' de taşıma senedinin kıymetli evrak olup olmadığına dair bir ifade bulunmamaktadır[59]. Taşıma senedinin niteliği bir kıymetli evrak değildir, zira taşıma süresinin kısa olacağı düşüncesi ile taşıma senedine eşyayı temsil fonksiyonunun verilmesi gerekli görülmemiştir[60]. Zira taşıma konusu olan mal, taşıma senedi devredilmeden de başkasına devredilebilmektedir[61]. Gönderilenin hakları, gönderenden bağımsız olarak ve taşıma senedi ile sınırlı olarak düzenlenmediğinden ve taşıma konusu eşyanın, taşıma senedi olmaksızın da devrinin mümkün olması karşısında, eşya ile ilgili hakkın taşıma senedinde mündemiç olmadığını ve bu sebeple taşıma senedinin kıymetli evrak niteliğinde olmadığı ortaya çıkmaktadır[62].

CMR belgesi (CMR Senedi) düzenlenmesi Türkiye uygulamasında teamül olmuştur. Pratikte gördüğümüz CMR Senedi Uluslararası Karayolu Birliği(IRU) tarafından CMR konvansiyonu çerçevesinde CMR Senedine referans olması üzerine düzenlenmiştir. CMR Senedi gönderene verilmek, malla birlikte gitmek ve taşıyıcı tarafından saklanmak üzere üç kopya şeklinde ve gönderen ve taşıyıcı tarafından imzalanmak şartı ile düzenlenir. CMR senedi, gönderilenin adını, eşyanın teslim yerini, taşıma rotasını, yükün niteliğini (ağırlığı, paket sayısı vs.), , taşım bedeli başta olmak üzere bir dizi açıklayıcı husus içermektedir.

Taşıyıcı ve gönderen birlikte olarak, taşıma konusu eşyayı teslim aldığı anda eşyayı ve eşyanın ambalajını titizlikle kontrol etmeli, CMR Senedi ile taşıma konusu eşya üzerindeki uygunluğu tespit etmeli ve gerekirse çekince koymalıdır. Taşıyıcının çekince koymadığı durumlarda eşyada meydana gelen her türlü eksiklikten taşıyıcı doğrudan sorumlu olacaktır.

CMR madde 17/1 taşıyıcının sorumluluğunu temel olarak açıklamıştır: *'Taşıyıcı, yükü teslim aldığı andan, teslim edilinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybından ve doğacak hasardan sorumludur'.* Bu açıklamadan yola çıkıldığında

---

senedi elinde bulunduranın onu geri vermekle yükümlü olması hususlarında, poliçelere ilişkin hükümler geçerlidir. İptal konusunda, varant ve makbuz senedi dışındaki emre yazılı senetlere poliçelere ilişkin hükümler uygulanır.(3) Kambiyo senetlerindeki başvurmaya ilişkin hükümler kanunda açık hüküm olmadıkça, birinci fıkrada yazılı senetler hakkında uygulanmaz.'

[59] Erdil; s. 69.

[60] Arkan; İnceleme, s.9,10.

[61] Erdil; s.69.

[62] Akıncı; 47 vd., Erdil; s. 68 vd., Eriş; 2015, s. 312-313.

taşıma sözleşmesinin kurulma anı, konvansiyon açısından da eşyanın teslimine bağlı olmadığı gibi, taşıyıcının sorumluluğunun başlangıcı ile sözleşmenin yapıldığı anın birbirinden ayrılmış olduğu açıktır[63]. CMR madde 1/1, *'Bu sözleşmede, sözleşmede belirtildiği gibi yükleme yeri ve teslim yeri belirlenen yerin en az biri akit ülke olan iki ayrı ülkede olması halinde, tarafların ikametgahı ve milliyetine bakılmaksızın ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her mukaveleye uygulanacaktır'* hükmündedir. Bununla beraber CMR m.17/1'deki bu hükmün taşıyıcının sorumluluğunu, eşyanın teslim alınması ile teslim edildiği zaman aralığı ile sınırlaması, sorumluluğun başlangıç anı olan teslim zamanını önemli hale getirmektedir[64]. Bu noktada CMR kapsamında taşıyıcının sorumluluğunun başlangıcı için temel kriter taşıma konusu eşyanın taşıyıcı veya taşıyıcı yardımcılarına fiilen teslim edilmesidir. Taşıyıcının m.17/1 kapsamında sorumlu tutulabilmesi için taşımayı bizzat yapmış olması da şart olmayıp, teslim hükmü dahilinde, CMR m.3'e göre yardımcıları ve bizzat kullandığı diğer kişilerin kendilerine verilen görevleri yerine getirirken işledikleri fiiller ve ihmallerden de sorumludur[65]. Sorumluluğun tespiti için CMR'nin 8., 9. ve 10. Maddelerine bakmak gerekmektedir. CMR madde 8'e göre taşıyıcı malı teslim alırken kontrol edecektir. Bu kontrolün sonuçları sevk mektubuna yazılmaktadır. İşte CMR m. 9/1'e göre ise sevk mektubu (CMR-Taşıma Senedi), taşıma mukavelesinin akdine, mukavelenin koşullarına ve yüklerin taşımacı tarafından kabulüne karine teşkil eder. CMR m. 9/2'ye göre sevk mektubunda, taşıyıcı tarafından beyan edilmiş çekince yok ise aksi kanıtlanmadıkça tesellümde yükün ve ambalajların iyi durumda olduğu, sayılarının, marka ve numaralarının sevk mektubunda yazılı olanlara uyduğu varsayılır. Taşıyıcı, sevk mektubuna çekince koymuş ise, gönderenin taşıyıcının kendi koyduğu bu çekinceleri açıkça kabul etmesi halinde, söz konusu çekinceler göndereni bağlar ve taşıyıcı lehine karine oluşturur[66]. Yine 8. Madde uyarınca, taşıyıcının kontrol etmesinin imkansızlığını ileri sürerek CMR-taşıma senedine bir çekince koyması, kendi aleyhine olan karinenin bertaraf edilmesini sağlayacaktır[67]. CMR m. 10'a göre gönderen, kişilere malzemeye ve diğer yüklere gelecek zarar, zıyan ve hasardan, yükün kusurlu olarak ambalajlanmasından

[63]Sabih Arkan; Karayolu ile Eşya Taşınması, s.408.
[64] Adıgüzel; s.38.
[65] Kaya; Karayolu ile Eşya Taşınması, s.312.
[66] Adıgüzel; s.39.
[67]Ziya Akıncı; Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Ankara 1999,s.29.

kaynaklanan masraflardan taşımacıya karşı sorumludur. Ancak, yükün kabulünde kusur açık seçik ise ve taşıyıcı tarafından biliniyor ise bu hususta CMR –taşıma senedine bir çekince beyanında bulunulmamış ise bu hüküm geçersiz olmaktadır.

CMR m. 17, taşıyıcının sorumluluktan kurtulma sebeplerini, genel sorumluluktan kurtulma sebepleri ve zıya ve hasardan kaynaklanan durumlarla sınırlı sorumluktan kurtulma halleri olarak özel riskler şeklinde düzenlemiştir. Özel risklerin vuku bulduğu durumlarda, öncelikle taşıyıcının meydana getirdiği bir zıya veya hasarın bulunduğu ispat edildiği takdirde, taşıyıcı zararın özel risklerden doğduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir[68].

CMR m. 17/3 ise taşıyıcının genel sorumluluk hallerini düzenlemiştir. CMR' de yer alan genel durumlar, özel riskler dışında taşıyıcının diğer sorumluluk hallerine CMR uygulanmayacaktır. Bu noktada CMR kapsamı dışında olan ve taşıyıcı sorumluluğunu gerektiren bir durum söz konusu olduğu takdirde, 6102 sayılı TTK' ya başvurulmalıdır. Özellikle, taşıyıcının taşıma sözleşmesine bağlı olmak üzere var olan yan borçlarının hiç ifa edilmemesi veya kötü ifa edilmesi halinde, taşıyıcı 6098 sayılı TBK m.112[69] ve devamı maddeleri uyarınca sorumlu tutulacaktır[70].

CMR m. 18'e göre CMR m. 17/2'den kaynaklı kayıp, hasar ve gecikmeden kaynaklı sorumlukta ispat külfeti taşıyıcıya aittir.

CMR' ye ilişkin sorumluluk kapsamında madde 20, taşıma süresinin gecikmesinden kaynaklı zıya, 25. madde hasar durumunda tazminat miktarını, 24 ve 26 kısmi ve tam zıya durumlarında tazminat miktarını düzenlemektedir.

CMR m. 22'de taşıyıcının sorumluluğu daha hafifletilmiştir. Buna göre gönderen, taşıyıcıya yük verdiğinde, kendisine tehlikenin gerçek özelliklerimi bildirir ve gerekiyorsa alınacak önlemleri belirtir. Eğer bu bilgiler sevk mektubuna yazılmamış ise, bu yükü taşımanın oluşturduğu tehlikenin gerçek içeriğini taşıyıcının bildiğini başka yollarla kanıtlamak gönderen veya gönderilene düşmektedir.

---

[68] Akıncı; s.107.

[69] 6098 sy. TBK m.112: *'Borç hiç veya gereği gibi ifa edilmezse borçlu, kendisine hiçbir kusurun yüklenemeyeceğini ispat etmedikçe, alacaklının bundan doğan zararını gidermekle yükümlüdür.'*

[70] Kaya; Karayolu ile Eşya Taşınması, s. 329.

CMR m. 28, taşıyıcının sözleşme dışı sorumluluğunu açıklamıştır. Taşıyıcının eyleminin haksız fiil sorumluluğuna sebep olması durumlarında, CMR kapsamında yapılan taşımalarda taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran veya ödeyeceği tazminatı tespit eden yahut da sınırlayan CMR hükümlerinden yararlanabilmektedir. CMR' de davacının bu taleplerine bağlı olarak uygulanacak hükümler, öncelikle m.17/1-5, m. 22, m.23-25 ve ispat külfetini içeren 18. maddedir[71].

CMR m. 22 ve m. 23'teki tazminat sınırlamaları taşıyıcı için oldukça kıymetlidir. Ulusal hukukta belki daha fazla doğabilecek tazminat miktarı CMR'nin ilgili 22 ve 23. maddeleri ile taşıyıcı lehine sınırlanabilmektedir. Bazı yazarlar da, aynı şekilde kanunun aradığı şartların gerçekleşmesi halinde, ulusal bir taşıma için uygulanacak olan TTK hükümleri yanında, TBK'nın haksız fiil hükümlerine[72] de başvurulabileceğini, diğer bir ifadeyle her iki kanun hükümlerinin yarıştığını kabul etmektedirler[73].

CMR madde 30 ve 33 'İstem ve Davalar' başlığı altında, gönderenin ispat bakımından teslim anında yapması gereken, taşıyıcının sorumluluğuna etkisi ve dava zamanaşımını düzenlemiştir.

CMR' de iki tür zamanaşımı düzenlemiştir. CMR' ye göre yapılan taşımalardan doğacak davaların bir yıl içinde açılması gerekmektedir. Ancak, bilerek kötü hareket veya mahkeme tarafından bilerek kötü hareket olarak kabul edilen kusurlarda, bu süre üç yıldır olmaktadır. Yine ilerde *'Zamanaşımı'* başlığı altında açıklanacağı üzere CMR' nin 32. maddesi bu sürelerin başlangıç tarihini de ayrıntılı olarak düzenlemiştir.

[71] Kaya; Karayolu ile Eşya Taşınması, s. 329.
[72] 6098 sy. TBK 48-77. maddeleri arası *'Haksız fiilden kaynaklanan borç ilişkileri'* ni düzenlemiştir.
[73] Bülent Sözer; Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler; C.XTV, S.2. Batider. 1987,s.91.(Meseleler)

2. Hukuki Niteliği Bakımından CMR ve TTK Kapsamında Sorumluluk Kavramı

CMR ve TTK 'da yer alan ve taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen hükümler paraleldir[74]. CMR, zıya, hasar ve gecikmeden kaynaklanan sorumluluğu aynı şartlarda düzenlemiştir.

CMR hükümlerine dahil olan taşıma sözleşmelerine göre taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu açısından doktrinde iki farklı görüş bulunmaktadır.

- İlk görüşe göre bu sorumluluk, özen borcu, ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğu yönündedir[75]. Bu görüşte olanlar, taşıyıcının, sorumluluktan kurtulabilmek için basiretli bir taşıyıcıdan beklenenin de üzerinde, üstün düzeyde özen göstermesi halinde dahi sonucun kaçınılmaz olduğunu ispat etmesi gerektiğinden özen borcu, ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu mevcuttur[76]. Burada asıl olan taşıyıcının kendi özenidir[77]. CMR sisteminde ispat yüküne ilişkin genel prensiplerden farklı olarak kusur kabul edildiğinden, taşıyıcının kusuru bulunmadığını ispat etmesi gerekecektir[78]. Sorumluluğun temeli kusursuz sorumluluk olmayıp, kural olarak kusur kabul edildiğinden, taşıyıcının iddianın aksini ispat etmesi gerekecektir[79]. Taşıyıcı, sorumluluğunu bertaraf edebilmek için en yüksek özeni gösterdiğini ispat etmelidir. Burada ifade edilen sorumluluğun temeli kusurdur, kusursuz sorumluluk değildir[80]. CMR m.17/3 ifadesi ile 'Taşımacı taşımayı yapmak için kullandığı kusurlu taşıtları, bu taşıtı kiraladığı kişinin veya vekilinin yahut çalışanlarının hata ve veya ihmallerinden dolayı sorumludur.', ancak bu koşulda, istisnai olarak, taşıyıcı kusursuz sorumlu olacaktır[81]. CMR m.17/3[82]

[74] 6102 sy. TTK, ATK ve CMR hükümleri esas alınarak düzenlenmiştir.
[75] Alihan Aydın; CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2002; s.33-34, Turkay Özdemir, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku(Zıya ve / veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul 2006, s.126 vd.
[76] Özdemir, s. 126-127.
[77] Aksoy Yavaş; Konteyner, s.97.
[78] Akıncı; s.87vd.
[79] Aydın; s.33., Akıncı; s.87 vd., Aksi görüş için bkz Yavaş; Konteyner, s.71, s.97.
[80] Aydın; s.33, dn.8'de yer alan yazarlar.
[81] Aydın; s.33, 6102 sy. TTK'da karşılığı m.877'dir.
[82] CMR m.17/3 'Taşımacı taşımayı yapmak için kullandığı kusurlu taşıtları, bu taşıtı kiraladığı kişinin veya vekilinin yahut çalışanlarının hata ve veya ihmallerinden dolayı sorumludur.'.

ise ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu, özen borcunun istisnası olarak karşımıza çıkmaktadır. Taşımada kullanılan araçtaki kusur, eksiklik ve hata, taşıyıcının işletmesine yabancı olma ve dışarıdan gelme unsurlarını taşımadığı için bir mücbir sebep olarak kabul edilmemektedir. Zira mücbir sebep, ilerde de ayrıca açıklanacağı üzere dışarıdan gelen, olağanüstü ve öngörülemez nitelikte olmalıdır[83].

- İkinci görüş ise (çoğunluk görüşü) CMR 17/2'ye göre sorumluluğun yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk olduğu yönündedir[84]. CMR m. 17' de yer alan şartlardan biri ispat edildiği takdirde taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilecektir. Burada sorumluluktan kurtulma imkanı önlenemez ve kaçınılamaz bir sebebin varlığını ispat ederek mümkün olabilecektir. Taşıyıcı, zıya ve hasara sebep olan olayın meydana gelmesinde kusuru bulunmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulamaz; ancak CMR 'de yer alan sebeplerin varlığını ispat ederek sorumluluğunu bertaraf edebilecektir[85]. Bu görüşün dayanağı CMR m. 17/2[86]'dir. Bu ifade mücbir sebepten daha geniş anlamdadır[87].Bu sebeple ikinci görüş taşıyıcının sorumluluğunu daha da yumuşatmıştır. Bu görüşü temel aldığımızda, taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir olay sebebi ile meydana gelen zarardan sorumlu olmaması için gereken en yüksek özeni göstermesi ve tüm gerekli

[83] Kaya; Karayolu ile Eşya Taşınması, s.324.

[84] Arslan Kaya; Taşıyıcının Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmede (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II), İÜHFM, Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu'na Armağan Sayısı C.LVI, S.1-4, İstanbul 1998(II), s.239, Yavaş; Konteyner, s. 71, s.97, s.100, Yetiş Şamlı; Teyiş Şamlı, s.16, Malcolm Clarke; International Carriage of Goods By Road, 5th Edition, London, 2009, s.185 vd., James Donald Hill(Author), Andrew Messent, David A. Glass; CMR Contracts For The Carriage of Goods by Road, London 1995. (Hill/Messent); s.108 vd.

[85] Yavaş; Konteyner, s.97, s.100.

[86] CMR m.17/2 *'…circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.'*, Türkçe ifadesi ile *' Taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği durum'* , Bu kavram ilk olarak 1952 tarihinde CIM'in revizyonu ile gündeme gelmiş ve demiryolu ile yapılan taşımalarda taşıyıcının yük zararından kurtulmak için öne sürebileceği bir durum olmuştur, Ayrıntılı bilgi için bkz. Arkan, Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 206, Ankara 1987, s. 5 vd. (Demiryolu Taşımaları), Sabih Arkan; Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, 24-25 Ocak 1985, Maçka İstanbul, Ankara 1985, s. 47 (Sempozyum).

[87] Ülgen; Taşımacılık, 56., Kaya; II, s.255, Arkan; Sorumluluk, s.44.

tedbirleri almış olduğunu kanıtlaması gerekecektir[88]. Bu sebeple ki, taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olaydan kaçınması için gereken en yüksek özeni ve tedbiri göstermesi yeterli olmayıp, olay sonrasında da, olayın sonuçlarından kaçınmak için, taşıyıcı gereken en yüksek özeni ve tedbiri göstermeye devam etmelidir[89]. CMR m.17/4[90]'e göre *'Madde 18 paragraf 2 ila 5`e uygun olmak üzere kayıp veya hasar durumları aşağıda belirtilen koşullardan bir veya birkaçının doğal sonucu olan özel risklerden doğmuş ise, taşımacı sorumlu tutulamaz.'* İfadesini baz aldığımızda, bir kusur sorumluluğu kabul edilirse, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için zararı oluşturan olayda taşıyıcının kusurunun bulunmadığını ispat etmesi gerekecektir[91]. Bu görüşte olanlara göre, kusur ile özen yükümlülüğü ayrı tutulmalı, taşıyıcının en yüksek özeni göstermiş olması taşıyıcının kusurunu belirlemek amacı ile değil, taşıyıcının sorumluluğunu bertaraf edebilmek amacı ile gereken en yüksek özeni ve tedbiri gösterip göstermediğinin belirlenmesi açısından kıymetlidir[92]. Bu görüşte olanlar, burada bir kusur sorumluluğu söz konusu olsa idi, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için zarara sebep olan olayın meydana gelişinde kusuru bulunmadığını ispat etmesi yeterli olacağını[93], ancak taşıyıcının kusuru değil, CMR m.17/2 ve 17/4 'te düzenlenen sebeplerden birini ispatlamasının yeterli olduğu ifade edilmektedir[94].

İlk görüşe göre söz konusu sorumluluğun bir kusursuz sorumluluk olduğunu kabul edersek, taşıyıcının sorumluktan kurtulmasını taşıyıcının en yüksek özeni ve tedbiri göstermesine bağlamak kendi içinde çelişki yaratacak olup, kusursuz sorumluluk sistemi ile bağdaşmayacaktır. Kusur, CMR'de ilke olarak kabul edildiğinden, taşıyıcının bunun aksini ispatlaması gerekecektir[95]. Yumuşatılmış kusursuz sorumluluk Alman Mahkeme kararlarında tehlike sorumluluğu olarak ortaya çıkmış

[88] Kaya; II, s. 254, Kaya; Karayolu ile Eşya Taşınması, s.324, Arkan; Sorumluluk, s. 44 vd., Yetiş Şamlı; Yetiş Şamlı, s.16 vd., Hakan Karan; Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon, CMR Şerhi, Ankara, 2011, s.320 vd.
[89] Clarke; s.255-257, Yetiş Şamlı; Yetiş Şamlı s.17.
[90] Çalışmamızın ileriki aşamalarında CMR m.17/4'te yer alan hususlara ayrıntılı değinilecektir.
[91] Yetiş Şamlı; Yetiş Şamlı, s.17, 18.
[92] Yavaş; Konteyner, s.100, Arkan; Sorumluluk, s.44 vd.
[93] Yetiş Şamlı; s.17.
[94] Kaya; Karayolu ile Eşya Taşınması, s.325, Kaya; II, s.240.
[95] Aydın; s.33, dn.9. Yetiş Şamlı; s.18.

ve üç açıdan: 1- Tehlike sorumluluğunun bir kimsenin sınırsız sayıdaki kişiye karşı özel bazı riskler sebebi ile tehlike oluşturması sebebi ile aslında akit dışı hukuki ilişkilere dair olduğu, ancak taşıma sözleşmesinde kendi iradesi ile gönderen veya gönderilenin hukuki ilişkiye katıldığı, 2- Uluslararası bir anlaşmanın kavramlarını tanımlamayı milli hukuk kavramlarını kullanarak yapmanın isabetli olmayacağı,3- Bundesgerichtshof (BGH)[96]'un yumuşatılmış kusursuz sorumluluk nitelendirmesini yaptığı kararlarında yer verdiği 'en üst düzeyde özen göstermesi' ifadesinin içi boş bir kavram olmadığı yönünden eleştirilmiştir[97]. Avusturya uygulamasında ise taşıyıcının sorumluluğunun netice (yumuşatılmış kusursuz sorumluluk) veya tehlike sorumluluğu olarak nitelendirilemeyeceği, sorumluluğun özen borcu ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğu kabul edilmiştir[98].

İkinci görüşe göre söz konusu sorumluluğun özen borcu, ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu kabul edersek, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için en yüksek özeni ve tedbiri göstermiş olması ve olayın sonuçlarından kaçınmak için de yine ne yüksek özen ve tedbiri göstermeye devam etmiş olması gerekmektedir[99]. Bu açıdan, taşıyıcının en yüksek özeni göstermesi ve tedbiri alması onun kusurlu olup olmadığını ortaya koymak için değil, kendisine tanınan sorumsuzluk hükmünden faydalanabilmesi için gerekli özeni gösterip göstermediğinin tespiti bakımından önemli olmaktadır[100]. Dolayısı ile bu görüşte olanlar kusur kavramı ile özen yükümlülüğünü birbirinden ayırmıştır.

Burada GÖNEN ERİŞ'in tespitine değinmek isteriz. Yazara göre; *'Taşıma işindeki hukuki sorumluluğun niteliği, gönderen ile taşıyıcı arasında düzenlenen taşıma sözleşmesinden kaynaklanan ilişkiye göre değerlendirilmelidir. Taşıyıcının asli yükümlülüğü taşıma işini ifa ederken taşıma konusu eşyayı teslim aldığı şekilde gönderilene usulünce teslim etmektir. Eşyanın zıya, hasar ve gecikmesi halinde taşıyıcı sorumluğu tümüyle sözleşme hukukuna göre yorumlanmalıdır. Taşıyıcının sorumluluğu ispat yükü yer değiştirmiş bir kusur sorumluluğudur. Taşıyıcı, TTK*

[96] Bundesgerichtshof (BGH), Almanya'daki en yüksek seviyede yer alan adalet mahkemesidir.
[97] Aydın; 33,34; Aydın; s.33,dn.11'de yer alan yazar.
[98] Yetiş Şamlı; Yetiş Şamlı, s.18dn.67 'de yer alan mahkeme kararı(OGH Wien U.v. 12.11.1996,4 Ob 2278/96 w)
[99] Yavaş; Konteyner, s.99.
[100] Yavaş; Konteyner, s.99.

m.875, m.876 ve TBK m.136 hükümleri dahilinde kusursuz olduğunu kanıtlamalıdır.'[101].

Ancak doktrinde haklı olarak belirttiği üzere pratik açıdan sorumluluğun yumuşatılmış kusursuz sorumluluk veya özen borcu ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olmasının bir önemi yoktur; zira taşıyıcı CMR m.17/4'te yer alan özel sebeplerin varlığını veya zararın doğuş sebebini CMR 17/2 hükmüne dayanarak ispat ederse, sorumluluktan kurtulabilecektir[102]. Ayrıca ifade etmek gerekir ki Ayrıca TTK m.875/1'de taşıyıcı açısından sorumluluk öngörülmüş ve fakat herhangi bir kusurdan bahsedilmemiştir. Madde metninde eşyanın zıyaından hasarından veya teslimdeki gecikmeden bahsedilmiş olması, taşıyıcı açısından kusursuz sorumluluğun öngörüldüğünü ortaya koymaktadır[103]. Diğer bir ifade ile, sözleşme ilişkisine dayanan bir taşımada, taşıyıcının hiçbir kusurunun yüklenemeyeceği kanıtlanmadıkça taşıyıcı, eşyanın zıyaından, hasarından veya teslimdeki gecikmeden sorumludur[104]. Bu sebepledir ki biz, ikinci görüşe katılmaktayız.

TTK m. 850/1 taşıyıcıyı, 'Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu veya her ikisini birlikte üstlenen kişidir. Eşya her türlü yükü de kapsar' şeklinde tanımlamıştır. Bu tanımda ücret unsuruna yer verilmemiş olsa da, TTK m. 850/2'de tarafların taşıma sözleşmesi kapsamında temel yükümlülüğünün taşıma işinin ücret karşılığında yapılan bir faaliyet olduğu açıkça belirtilmiştir[105]. Bu nedenle ücretin olmadığı hatır taşımasının taşıyıcısının, taşıyıcı sayılmadığı kabul edilmektedir[106].

Taşıma sözleşmesi ile taraflar arasında borçlandırıcı bir hukuki ilişki kurulmaktadır. Taşıma sözleşmesi, taşıma konusu eşyanın teslim alınarak varma yerine götürülmesi ve varma yerinde gönderilene teslim edilmesine dair esasları konu alır. Bu noktada eşya taşımalarında taşıyıcının, a)eşyayı varma yerine taşımak, b) orada eşyayı

[101] Eriş; 2015, s. 686.
[102] Aydın; s.34.
[103] Eriş; 2015, s.494.
[104] Eriş; 2015, s.494. Yazar bu anlamda bir an için kusur sorumluluğundan bahsedilse bile, 6098 sy. TBK m.112'nin(Borcun ifa edilmemesinin sonucu olarak) dikkatten kaçırılmaması gerektiğini ifade etmiştir. TBK m.112*: 'Borç hiç veya gereği gibi ifa edilmezse borçlu, kendisine hiçbir kusurun yüklenemeyeceğini ispat etmedikçe, alacaklının bundan doğan zararını gidermekle yükümlüdür.'*
[105] Coşgun; s.276.
[106] Arkan; Sorumluluk, s.27.

gönderilene teslim etmek olan iki edimi vardır[107]. Tüm bu edimlerin yerine getirilebilmesi için eşyanın taşıyıcıya teslim edilmesi gerekmektedir. Taşıyıcıyı eşyayı kararlaştırılan şartlarla bir yerden diğer bir yere taşıma yanında, muhafazası altındaki eşyanın her türlü tehlikeye karşı korunması için de özen gösterecektir[108]. Taşıyıcının, taşıma ve koruma dışında eşyanın varma yerine ulaştığını gönderilene bildirmek ve gönderilen eşyayı kabul etmek istemediği zaman da gönderileni haberdar etmek gibi yan borçları da vardır[109]. Buna karşılık olarak gönderenin borcu ise, taşıma sözleşmesi gereği taşıma işinin ücretini taşıyana ödemektir.

Eşya taşımalarında;

1- Taşımaya konu eşyaya özen borcundan doğan sorumluluk,
2- Taşıma konusu eşyanın tesliminde gecikmeden doğan sorumluluk mevcuttur.

TTK m. 875/1 *'Taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyaından, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur.'* şeklinde sorumluluğu genel olarak açıklamıştır.

Taşıyıcının, borca aykırı davranışı sonucu ortaya çıkan zararın karşılığı olan tazmin yükümlülüğü, onun sorumluluğudur. Taşıyıcının gözetimi ve sorumluluğu altındaki eşyayı taşıması, yapma borcu olması itibariyle edim yükümünü içermekle beraber, sadece ihlal edildiği anda borç anlamına gelen, edim yükümünden bağımsız borç ilişkisi olan gözetim sorumluluğudur[110]. Yani; aslında asli edim yükümü olan taşıma işinin üstlenilmesi ile bundan doğan tali bir edim sayılan gözetim yükümlülüğünün (özen borcu) birbirleri içine geçmiş biçimde ve birbirlerinden ayrılmaları imkansız

[107] Akıncı; s.92.
[108] Arkan**;** Sorumluluk, s.46.
[109] Sözer; Legal s.410.
[110] Adıgüzel; s. 43. , Özet: *'Eşyalardaki hasar, eşyaların iyi istiflenmemesi sonucu doğmuştur. Yükleme ve istifleme gönderene ait olsa bile, taşıtanın yanlış talimatına karşı taşıyıcının karşı çıkması gerekir. Taşıyıcı, yükleme esnasında ve istiflemede hazır bulunmak konusunda yükletene başvurduğu ve bunun red edildiğini ispat etmedikçe sorumluluktan kurtulamaz.' ,* YHGK. 27.11.1996, E. 1996/11-632, K. 822, Eriş; 2015, s.495-497, Aynı yönde, Özet: *'Eşyanın teslimi sırasında konteynerlerin delik olduğuna dair çekince koymayan davalı taşıyıcı, konteynere yağmur suyunun sızması ile oluşan zarardan sorumludur'* , bkz. T.C. Yargıtay 11. H.D. 05.03.2015, E. 18003/K. 3014, Eriş; 2015, s.498-499.

tek bir yükümlülük haline gelmeleri söz konusudur[111]. Bu yükümlülük taşıyıcı adına eşyayı teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar geçen zaman dilimi süresince devam etmektedir. Bu nedenledir ki taşıyıcının bu sorumluluktan kurtulabilmesi için zıya ve hasarın kendi kusurundan ileri gelmediğini ispat etmesi gerekir; kısacası ispat yükü taşıyıcıdadır.

2.1.Taşımaya Konu Eşyaya Özen Borcundan Kaynaklanan Sorumluluk

Özen borcu açısından en önemli unsur, taşıyıcının hangi zaman dilimi ile sorumluluğunun var olacağıdır. TTK m. 875/1'e bakıldığında taşıyıcının sorumluluğunun sözleşme ile değil taşımaya konu eşyanın taşınmak üzere teslim alınması ile başladığı açıktır. Teslim ise, eşyanın taşıyanın muhafaza ve kontrolüne geçmesini ifade etmekte olup, taşımaya konu eşyayı taşıyıcı veya yetkili kılınan bir temsilcinin (ifa yardımcıları) teslim alması sorumluluğun başlaması için yeterlidir. Teslimden söz edebilmek için gönderenin eşyayı taşıması için taşıyıcıya teslim etmesi, taşıyıcının da eşyanın zilyetliğini kendisinin taşıma sözleşmesinden doğan borcunu yerine getirmek amacıyla almış olması zorunludur[112]. Sorumluluğun başlaması için eşyanın teslim alınmış olması yeterli olup, taşımanın başlamış olması gerekli değildir[113]. Yükleme ve istifleme gönderen tarafından yapılacaksa teslim bu işlemlerden sonra, sözleşme ile bu işlerin yapılması taşıyıcıya verilmişse teslim, yükleme ve istiflemeden önce gerçekleşmiş sayılacaktır[114]. Ayrıca TTK m.875/1'de taşıyıcı açısından sorumluluk öngörülmekle birlikte, herhangi bir kusurdan bahsedilmemiş olması ve eşyanın zıyaından hasarından veya teslimdeki gecikmeden bahsedilmiş olması, taşıyıcı açısından kusursuz sorumluluğun öngörüldüğünü ortaya koymaktadır[115].

TTK m.875/2'ye göre *'Zararın oluşmasına, gönderenin veya gönderilenin bir davranışı ya da eşyanın özel bir ayıbı sebep olmuşsa, tazminat borcunun doğmasında ve kapsamının belirlenmesinde, bu olguların ne ölçüde etkili olduğu dikkate alınır'.* Karayolu ile eşya taşımalarında yükleme istiflemeyi de

[111]Sabih Arkan; Karayolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, ETS, İstanbul 1984(Taşıyıcının Sorumluluğu),s.103.
[112] Yıldız; s.101.
[113] Kaya; Karayolu ile Eşya Taşınması, s. 241.
[114] Arkan; Sorumluluk, s. 64.
[115] Eriş; 2015, s.494.

kapsamaktadır. Taraflardan biri yükleme işini üstlenmiş ancak sözleşmede istifleme konusunda hüküm getirememişse, uyuşmazlık halinde istifleme borcunun yüklemeyi yapanda olduğu kabul edilmektedir[116].

TTK m. 863 *'Sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticari teamülden aksi anlaşılmadıkça; gönderen, eşyayı taşıma güvenliğine uygun biçimde araca koyarak, istifleyerek, bağlayarak, sabitleyerek yüklemek ve aynı şekilde boşaltmak zorundadır. Taşıyıcı, ayrıca yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla yükümlüdür'* hükmüne haizdir.

Taşımanın tamamlanmasından sonra, eşyanın zilyetliğinin varma yerindeki gönderilene bırakılmasına eşyanın teslimi denilmektedir[117]. Taşıma fiili bir kere başladıktan sonra sonsuza kadar devam etmemektedir[118]. Artık yük, taşıyıcı tarafından gönderilene teslim edilmelidir[119]. Taşıyıcının taşıma konusu eşyaya özen yükümlüğü[120], eşya üzerindeki tasarruf yetkisinin gönderilene geçmesi ile sona ermektedir. Teslim, taşınan yük üzerindeki zilyedliğin gönderilene veya yükü teslim almaya yetkili olan kişiye devredilmesidir[121].

TTK m. 863/1'in başlığı *'Yükleme[122] ve Boşlatma*[123]' olup, gönderen yükleme ve boşlatmadan sorumludur. Eşyanın gönderilenin haberi olmadan onun deposuna bırakılması, aracın varma yerine ulaşması, taşıma ücretinin ödenmesi, taraf

[116] Yıldız; s. 101.
[117] Arkan; Sorumluluk, s. 51.
[118] Yavaş; Konteyner, s.77.
[119]Bülent Sözer; Deniz Ticareti Hukuku, 6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Hazırlanmış 2. Bası, İstanbul 2012,(Deniz Ticareti), s.542.
[120] *'… Gönderen ve taşıyıcı arasında oluşan taşıma sözleşmesinin amacı, taşınmasına karar verilen eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği biçimde aynen alıcıya ulaştırılmasıdır. Bu nedenle taşıyıcı, taşıma işlemini yaparken gereken dikkat ve özeni göstermelidir. Aksi halde, taşıyıcı eşyanın kendine teslim edildiği tarihten, gönderilene telsin olunduğu tarihe kadar geçen süre içinde eşyanın uğradığı zıya ve hasardan, Mülga 6762 sayılı TTK 'nın 781. maddesi uyarınca sorumludur. Bu sorumluluktan kurtulması, ancak anılan madde de belirtilen kurtuluş beyyinelerini ispatlaması ile mümkündür'*, T.C . Yargıtay 11. H.D. 12.02.2015, E.3717/K.1769, Eriş; 2015, s. 502-503
[121] Sözer; Deniz Ticareti, s. 543, Kaya; II, s.241 vd., Ülgen; Hava Taşıma, s.97 vd.
[122]Belirtmek gerekir ki, burada yükleme ve istifleme işleminin kimin yükümlülüğünde olduğunu tespit etmek önem arz eder. Dolayısı ile INCOTERMS (International Commercial Terms) kurallarına bakmak gerekmektedir. Zira EXW(İş yerinde teslim) şartlı olarak yapınla bir satım işinde, satıcının eşyayı işyeri veya deposunda teslim etmesi kafi olup, ayrıca eşyayı yüklemesi aranmamaktadır. Bilgi için bkz. Nuray Ekşi; Milletlerarası Ticaret Hukuku, Beta, 2. Bası, İstanbul 2015, s. 183-198.
[123] Yükleme, istif ve boşaltmanın kimin sorumluluğu altında olduğunun belirlenmesi, kayıptan veya hasardan doğan sorumluluğun tespitinde büyük rol oynamaktadır. Yavaş; Konteyner, s. 52.

iradelerinde bu yönde bir uyuşma olmadıkça teslim değildir[124]. Öte yandan geçerli bir teslimden söz edebilmek için eşyanın doğru kişiye, yani gönderilene veya onun yetkili temsilcisine teslimi zorunludur[125].

TTK m. 869 taşıma ve teslim engellerini CMR m. 15'e göre düzenlemiştir. Taşıyıcının gönderileni bulamaması, gönderilenin eşyayı teslim almayı reddetmesi veya kabulde gecikmesi yahut eşyanın gönderilene teslimini engelleyen diğer durumlarda da taşıyıcının eşyaya özen borcu devam eder[126]. Bu durumlarda, eşyanın teslim edilmesi gereken yere ulaşmasından önce taşımanın sözleşmeye uygun olarak yapılamayacağı anlaşılırsa veya eşyanın teslim edileceği yerde teslim engelleri çıkarsa, taşıyıcı veya eşya hakkında tasarruf hakkına sahip olan kişiden talimat almak zorundadır[127]. Taşıyıcı uyması gereken talimatları uygun bir süre içinde alamazsa, tasarruf sahibinin menfaatine en iyi görünen tedbirleri almakla yükümlüdür[128]. Taşıyıcı, tasarruf sahibi gönderen veya gönderilen adına en uygun tedbir kapsamında 1-Eşyayı tasarruf sahibi adına saklanması için tevdi edebilir, 2-Eşyayı geri taşıyabilir veya 3-Taşıyıcı bizzat kendi eşyayı boşaltıp saklayabilir. Tüm bu durumlarda sona eren taşıma işinde taşıyıcının sorumluluğun ortadan kalkmaktadır. Taşıyıcı eşyayı üçüncü bir kişiye tevdi ederse, sadece bu kişinin seçiminde gösterilmesi gereken özenden sorumludur[129]. Yine TTK m. 869/3'e göre, bozulabilecek bir mal söz konusu ise, malın durumu böyle bir önlemi haklı kılıyorsa veya aksi takdirde oluşacak giderler malın değerine göre makul oranda değilse, taşıyıcı, 6098 sy. Türk Borçlar Kanunu'nun 108. madde hükmüne uygun olarak malı sattırabilir. Taşıyıcı, değerlendirilmesi imkanı bulunmayan eşyayı imha edebilir. Belirtmek gerekir ki her koşulda eşyanın boşaltılmasından sonra taşıma işi sona ermiş olmaktadır.

---

[124] Yıldız; s.102.

[125] Kaya; Karayolu ile Eşya Taşınması, s.243. Aynı yönde bkz. *'… Davacı, gönderilen malın davalı tarafından alıcının yetkilisine teslim edilmediğini iddia etmiş, davalı da bunun aksini savunmuştur. Dosyaya ibraz edilen ambar tesellüm fişlerine göre, gönderilen malları alıcı şirket adresinde A. Gül adında bir şahsın imzası ile teslim edilmiştir. Dosyadaki delillerden bu kişinin adı geçen alıcı Birmak Ltd. Şirketinde çalışıp çalışmadığı anlaşılamamaktadır. Mahkemece, bu konu üzerinde durulup, A. Gül isimli görevlinin çalışıp çalışmadığı araştırılmalı ve sonucu çerçevesinde bir hüküm kurulmalıdır. Bu hususun gözden kaçırılarak yazılı olduğu şekilde hüküm kurulması doğru görülmemiş ve kararın davalı yararına bozulması gerekmiştir'*.T.C. Yargıtay 11. H.D. 11.04.1995 E.804/K.3251, Eriş; 2015, s. 433.

[126] Yıldız; s.102.

[127] Yıldız; s.102.

[128] Arkan; Sorumluluk, s. 72.

[129] Kaya; Karayolu ile Eşya Taşınması, s.245.

TTK m. 889 *'Bildirim'* başlığı altında gönderen veya gönderilenin taşıyıcıya bildirim yükümlülüğünü düzenlemiştir. Aynı maddeye göre, eşyanın zıyaı ve hasara uğramış olduğu açıkça görülüyor ise, gönderen veya gönderilen en geç teslim anına kadar zıyaı ve hasarı taşıyıcıya bildirmezlerse, eşyanın sözleşmeye uygun olarak teslim edildiği varsayılır[130]. Belirtmek gerekir ki yapılacak bildirim için öncelikle gönderilenin eşyayı kontrol etmesi ve zararın gerekli açıklık ile belirtilerek nitelendirilmesi gerekmektedir. Eğer bildirim taşıyıcıya yapılmaz ise, eşyanın uygun olarak teslim alınması karinesi, taşıyıcı yararına oluşacaktır[131]. TTK m. 889/2-4'e göre, eşyanın ayıbı açıkça görülemeyen şekilde, yani gizli ayıp ise, gönderen veya gönderilen teslimden itibaren yedi gün içinde[132] eşyayı muayene ettirmeli ve yine yedi gün içinde yazılı olarak durumu taşıyıcıya bildirmelidir. Eşya zıya olmuşsa, sadece zıyanın duyurulması yeterli olup, taraflar arasında çıkabilecek uyuşmazlıkta, ispat yükü gönderen veya gönderilene ait olacaktır[133].

2.2.Taşımaya Konu Eşyanın Zıyaa veya Hasara Uğramasından Kaynaklanan Sorumluluk

Borç, alacaklıya, borçludan bir şey verilmesi, bir şeyin yapılması veya bir şeyin yapılmamasını isteme hakkına denmektedir[134]. Edim ise, alacaklının mevcut borç ilişkisi kapsamında borçludan ifa etmesini isteme hakkına sahip olduğu yükümlülüktür[135]. İfadan, borçlanılan edimin niteliğine göre bazen edim fiilinin yerine getirilmesi, bazen de edim sonucunun yerine getirilmesi anlaşılır[136]

[130] Eriş; 2015, s.824.
[131] Eriş; 2015, s.824.
[132] *'..Mahkemece toplanan delillere göre, CMR'nin 30/1. Hükmüne uyulmadığını, somut olayla alıcının malı hasarlı teslim aldığına ve teslim tarihi ile takip eden yedi gün içinde hasarı taşıyıcıya ihbar ettiğine dair bir belge ibraz edilmediği, malın hasarsız teslim alındığı karinesinin aksinin kanıtlanamadığı, taşıyıcının hasardan sorumlu olmayacağı gerekçesiyle davanın reddine dair karar verilmiş….. ..12.02.2009 tarihli yazısının süresinde yapılmış bir ihbar bulunmakla, taşıyan lehine oluşan karinenin aksini ispatlar nitelikte olup olmadığının değerlendirilmesi ve sonucuna göre karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde hüküm kurulması doğru görülmemiş ve kararın davacı yararına bozulması gerekmiştir'* T.C. Yargıtay 11. H.D. 17.11.2014, E. 10977/K.17768, Eriş; 2015, s. 827-828.
[133] Eriş; 2015, s.824-825.
[134] Kemal Oğuzman / Turgut Öz; Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt I, 16. Bası, İstanbul 2018, s.3.(2018), Gökhan Antalya; Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt 1, 2018, s.9.
[135] Oğuzman/Öz; 2018, s.6. Antalya; s.9 ve s.47.
[136] Fikret Eren; Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 23. Baskı, Yetkin, Ankara 2018, s. 932.

Sorumluluk kavramı borcun kendisini ifade edebildiği gibi, borcun hiç veya gereği gibi ifa edilmemesi halinde borçlunun malvarlığı ile sorumlu olmasını da ifade etmektedir[137].

Borcun kendisini ifade eden sorumluluk, sözleşmeden veya haksız fiilden sorumluluktur. Borcun hiç veya gereği gibi ifa edilmemesi ise malvarlığı ile sorumluluktur.

Aslında buradan çıkarılması gereken ortak sonuç, borçlunun borcunu usulünce yerine getirmesi, aksi takdirde tüm malvarlığı ile alacaklıya karşı sorumlu olarak cebri icra yolu ile takip edilebileceğidir[138]. Bu sorumluluk gayri mahdut yani şahsi sorumluluktur[139].

Borçlunun yasalar gereği sorumluluğunun sınırlandığı durumlar da mevcut olabilmektedir. Söz konusu yasal düzenlemelerin kapsamında borçlunun borcunun sınırlandığı hallerde, borçlu kendi rızası ile borcunu ödemediği takdirde, borcun bir kısmı ile sorumlu olacak ve alacaklı da ancak sınırlı takip işlemi yapabilecektir[140].

Yasal düzenlemeler çerçevesinde borçlunun sorumluluğu ya belirli bir mal grubu ile sınırlanır(sınırlı ayni sorumluluk- mahdut ayni mesuliyet) ya da belirli bir miktar ile (sınırlı şahsi sorumluluk- mahdut şahsi mesuliyet) olarak sınırlanır[141]. TTK ve CMR ise Özel Çekme Hakkı (SDR)'na yer vererek azami mesuliyet miktarları belirleyerek, sınırlı şahsi sorumluluk olarak kabul etmiştir. Ancak borçlu rızası ile ödeme yaptığı takdirde, sebepsiz zenginleşme hükümlerine dayanamaz[142]; zira sınırlı olan sorumluluk olup, borç değildir[143].

Taşıma işinde taşıyıcının sorumluluğu ağır olduğundan, taşıyıcının öngöremeyeceği ve hesap edemeyeceği riskler sebebi ile ekonomik olarak taşıyıcıyı yüksek bedelli tazminat ödemekle yükümlü kılmayacak[144], dolayısı ile bu tazminatlar ile karşılaşma

[137] Oğuzman/Öz; 2014, s.17- 19.
[138] Antalya; s.21, s.66,67., Oğuzman/Öz; 2018, s.16,17.
[139] Antalya; s.66, Oğuzman/Öz; 2018, s.16,17.
[140] Antalya; s.50,51.
[141] Yavaş; Konteyner, s.159.
[142] Antalya; s.50-52.
[143] Yavaş; Konteyner, s.159.
[144] Arkan; Sorumluluk, s. 150.

ihtimali sebebi ile yüksek bedelli taşıma ücretleri talep etmesine engel olmak amacı ile taşıma hukukunda sınırlı sorumluluk ilkesi kabul edilmiştir.

TTK ve CMR' nin sınırlı sorumluluk sistemi akitten kaynaklanan sorumluluklarda taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden kaynaklanan sorumluluğunun objektif olarak sınırlandırılmasıdır[145]. Diğeri ise akit dışı sorumluluk olup (haksız fiil sorumluluğu), zıya, hasar ve gecikme hallerinde, üçüncü kişinin talebi kapsamında taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasıdır.

Taşıma hukukunda kural olarak tazminat miktarı objektif olarak belirlenmekte olup, kayıp halinde tazminata esas alınan değerler yükün piyasa değeri, borsa değeri gibi değerlerdir (TTK m. 880/3 ve CMR m.23/2). Bu sebeple dolaylı zararlar veya mahrum kalınan kar talepleri mümkün olmamaktadır[146]. Hasar halinde tazminata esas alınan değer ise, yükün hasardan önceki değeri ile hasardan sonraki değeri arasındaki fark olacaktır. Dolayısı ile zıya, hasar ve gecikmeden kaynaklanan tazminatlar açısından taşıma hukuku bakımından nakden tazminat ilkesi mevcuttur. Ancak taşıma sözleşmesinin taraflarının tazminatın türünü belirleme hakkı saklıdır.

Taşıma işinde taşıma konusu eşyaya verilen zarar ve akabinde tazminat sorumluluğu üç halde ortaya çıkmaktadır: 1- Zıya, 2- Hasar ve 3- Gecikme.

Türk hukukunda zarar, bir kimsenin rızası dışında malvarlığında meydana gelen azalma neticesinde, zarara sebep olan eylem meydana gelmediği durum ile, eylem olduktan sonraki durum arasındaki farktır[147]. Taşıma hukuku açısından eşyanın zıya, hasar ve gecikme sebebi ile elde edeceği gelirden yoksun kalması ve aktifinin azalması müspet zarardır. Eşyaya özen yükümlülüğü açısından baktığımızda, taşıyıcının bu yükümlülüğü yerine getirmemesi ile eşyada meydana gelen zıya ve hasardan dolayı genel olarak sorumluluk taşıyıcıda olacaktır. Müspet zarar, borçlu edayı gereği gibi ve vaktinde yerine getirseydi alacaklının mameleki ne durumda olacak idiyse, bu durumla eylemli durum arasındaki fark müspet zarardır; diğer bir anlatımla müspet zarar, sözleşmenin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesinden

[145] Yavaş; Konteyner, s.160.
[146] Arkan; Sorumluluk, s. 148. Ayrıca bkz. Yavaş; Konteyner, s.161 dn.669'da yer alan Yargıtay kararı.
[147] Oğuzman/Öz; 2018, s.384 vd., Eren; s.544.

doğan zarardır; kuşkusuz kar mahrumiyetini de içine alır[148] . Diğer bir ifade ile sözleşme yerine getirilseydi kişinin bulunacağı duruma nazaran bir azalma olmasıdır ve işte müspet zarar bu iki durum arasındaki farktan ibarettir. Ayrıca müspet zarar, alacaklı tarafın ifadan vazgeçmesi ve zararının tazminini talebi halinde söz konusu olur. Bu sebeple sözleşme ortadan kalkmamakta ve fakat alacaklının edimini ifaya ilişkin talep hakkının yerine müspet zararının tazmini talep hakkı geçmektedir. Dikkat edilecek nokta ise, müspet zarar talebinde sözleşmenin fesih edilmesi söz konusu olmayıp, borcun ifa edilmemesinden kaynaklı zararın talep hakkı mevcuttur.

Uyulacağı ve yerine getirileceğine inanılan bir sözleşmenin hüküm ifade etmemesi ve yerine getirilmemesi yüzünden güvenin boşa çıkması dolayısıyla uğranılan zarar olup, başka bir anlatımla sözleşme yapılmasaydı uğranılmayacak olan zarardır; menfi zarar borçlunun sözleşmeye aykırı hareket etmesi yüzünden sözleşme hüküm ifade etmemesi dolayısıyla ortaya çıkar[149]. Bu durum, TBK' nın 125.maddesinden kaynaklanmış olup burada alacaklı sözleşmenin hükümsüzlüğünden kaynaklanan zararını tazmine hak sahibidir.

Zira, sözleşme feshedilerek hükümsüz kılındıktan sonra tekrar bu sözleşmeye dayanarak borcun ifa edilmemesinden kaynaklanan zarar talebi söz konusu olamayacağından, burada istenilecek zarar menfi zarardır.

Tüm bu açıklamalar ışığında, taşıma hukukundaki zarar maddi zarar olarak karşımıza çıkmaktadır. Malvarlığının aktifinde yer alan fiili bir azalma ile elde edilebilecek kazançtan mahrumiyeti kapsayan müspet zarar ise eşyanın zıya ve hasara uğramasından meydana gelen zararlardır[150]. Türk hukukunda taşıyıcının sorumluluğu temel anlamda eşyaya özen yükümlülüğünden kaynaklanmaktadır; taşıyıcının tazminat yükümlülüğü işte bu özen yükümlüğünün yerine getirilmemesi sebebi ile eşyada zıya ve hasara neden olmasından kaynaklanmaktadır.

[148] Haluk Tandoğan; Türk Mesuliyet Hukuku, Ankara 1961, s. 426,427.(Mesuliyet); Yargıtay Hukuk Genel Kurulu; Esas: 1989/13-392, Karar: 1990/1, Karar Tarihi: 17.01.1990, Kazancı İçtihat.
[149] Tandoğan; Mesuliyet, Ankara 1961, s. 427.; Yargıtay Hukuk Genel Kurulu;Esas: 1989/13-392, Karar: 1990/1, Karar Tarihi: 17.01.1990, Kazancı İçtihat.
[150] Adıgüzel; s.71.

2.2.1.Taşımaya Konu Eşyanın Zıyaı (Kaybı)

Hasar ve zıya (kayıp) milli hukuka göre belirlenebilmektedir; zira CMR bu kavramları tanımlamamıştır. Yükün kaybı, taşınmak üzere tesellüm edilen yükün, teslim yerinde gönderilene teslim edilememesidir[151] . Taşıyıcının, taşıma işini gerçekleştirmek üzere yükü tesellüm edip, yükü teslim aldığı aynı şekilde ifa edememesi ya da yükün hak sahibine aynen teslim alındığı şekilde teslim etme durumumun imkansız hale gelmesidir[152]. Taşıyıcının eşyanın zıya ve hasarından doğan sorumluluğu kusura dayanan bir sorumluluktur[153]. Taşıyıcı, eşyada meydana gelen her türlü zıya ve hasarın, kendisi, adamları ve taşıyıcı yardımcılarının kusurundan doğmayan bir sebepten, eşyanın niteliğinden, mevcut eksiklik ve ayıbından veya ambalajın kötü yapılmasından, gönderen veya gönderilenin fiilinden veya verdikleri talimatın uygulanmasından ileri geldiğini ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir.

Taşıyıcıya teslim edilen eşya, fiili veya hukuki bir sebeple[154] gönderilene teslim edilemiyorsa eşyanın zıyaı söz konusu olur[155]. Örneğin cam yükünün tamamen kırılması, gıda maddelerinin tamamen bozulması, çürümesi, eşyanın hırsızlık veya başka bir nedenle kaybolması, yanması, geri alma imkanı olmayacak şekilde yanlış kişiye teslim edilmesi gibi sebeplerle ortaya çıkabilir[156]. TTK m. 874, eşya, taşıma süresini izleyen yirmi gün içinde teslim edilmezse, hak sahibi ona zayi olmuş gözüyle bakabilir; sınır ötesi taşımalarda bu süre otuz gündür, hükmüne haizdir. Hak sahibi, eşyanın bulunduğu haberini aldıktan itibaren otuz gün içinde zıyaı dolayısıyla ödenmiş tazminatı iade karşılığında bulunan eşyanın kendisine teslimini talep edebilir[157].

[151] Necat Tüzün; Hava ve Kara Taşıma Hukuku; Ankara, 1981, s.53.
[152] Sözer; Deniz Ticareti s.661, Tahir Çağa/ Rayegan Kender; Deniz Ticareti Hukuku II., Arıkan, 8. Baskı, İstanbul 2006, s.140 vd. (Çağa/Kender; Deniz II) .
[153] Arkan; Sorumluluk, s.60.
[154]Arkan; Sorumluluk, s.47, Ülgen; Hava Taşıma,s.179.
[155] Kaya; Karayolu ile Eşya Taşınması, s.246.
[156] Yıldız; s.103.
[157] Yıldız; s.103.

2.2.1.1. Tam Zıya(Yükün Tamamen Kaybedilmesi)

Zıya fiili veya hukuki bir yoksunluk olarak karşımıza çıkmaktadır[158]. Taşıyıcının, herhangi bir sebeple(hukuki veya fiili) taşıma konusu(taşıyıcıya teslim edilmiş) eşyayı gönderilene teslim edememesi hali zıya olarak tanımlanmıştır[159]. Eşyanın herhangi bir sebeple tamamen kaybolması, değerini tümüyle yitirmesi, daimi surette veya belirsiz bir süre için taşıyıcının elinden çıkmış bulunması[160], yanması, eşyaya gümrükte el konulması[161], eşyanın gerçek hak sahibine teslim edilmemesi halleri birer zıyadır. Zıya hali genel anlamda, bir şeyden istifade imkanının ortadan kalkması manasına geldiği için, eşyanın çalınması, gaspı, yanması, gibi sebeplerle tamamen yok olması veya kırılması, bozulması, donması, paslanması gibi iktisadi yönden değerini sıfırlayan[162] bir hasarın ortaya çıkması halinde de olabilir[163]. Bununla beraber, eşyanın esasına şamil özelliklerindeki değişmeyle, tahsis amacına uygun kullanmanın artık mümkün olmaması[164] da doğal olarak zıya hükmündedir[165]. Bu durumda taşıyıcının varma yerinde gönderilene teslim ettiği taşıma konusu yük, artık taşıyıcının taşınmak için tesellüm ettiği yük değildir[166]. Bu biçimde, durumun zıya veya hasar olarak adlandırılmasının ehemmiyeti ise, taşıyıcının tazminat sorumluluğunda ödenecek tazminat miktarının değişmesinde değil, zamanaşımının başlangıcında ve taşıma ücretinin ödenip ödenmeyeceğinin tayini noktasındadır[167]. Bazen yükte meydana gelen zararlar sonucu, tazminatın doğru hesaplanabilmesi açısından yükün sovtaj[168] değerinin hesap edilmesi gerekebilir. Eğer yük tamamen

[158] Topaloğlu; s.400.
[159] Eriş; 2015, s.489, Ülgen; Taşımacılık, s.39, Arkan; Sorumluluk, s.47-48.
[160] Kübra Yetiş Şamlı; Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, İstanbul, 2013, s.30.(Sorumluluk); Yazıcıoğlu; s.74.
[161] Yazıcıoğlu; s.74 vd., Çağa/Kender; Deniz II, s.140.
[162] Karan; s.308.
[163] Adıgüzel, s. 72.
[164] Ayrıntılı örnekler için bkz. Sözer; Deniz Ticareti, s.661.
[165] Arkan; Sorumluluk, s.50.
[166] Sözer; Deniz Ticareti, s.661.
[167] Arkan; Sorumluluk, s.50.
[168] Sovtaj, sigortacılık sektöründe hasar gören malın hasar almayan bölümünün sigortacı tarafından alınarak, gelir haline getirilmesine veya hasarlı malın değer taşıyan bölümünün sigortalıya bırakılarak, sigorta şirketinin bu değeri tazminat bedelinden düşmesi olarak tanımlanır.

kaybedilmiş, ekonomik değerini tamamen kaybetmiş ise, bu noktada artık hasardan değil, zıyadan bahsetmek zorundayız[169].

Belirtmek gerekir ki yük, taşıyıcının elinde iken çalınmış, müsadere edilmiş, haczedilmiş, gerçek hak sahibine teslim edilmemiş, gerçek teslim yeri dışında bir yerde boşaltılmış, taşıyıcı tarafından satılmış veya başka bir yükle karışmış ya da hiç bilinmeyen bir sebeple de ortadan kaybolmuş da olabilir[170].

Eşyanın hiçbir surette teslim edilememesi yani teslimin hiç olmaması hali de tam zıyadır[171]. Eşya tamamen kaybedilmiş ise, eşyanın nerede olduğu sonradan bildirilse dahi eşyada zıya varsa, söz konusu durum tam zıya olarak kabul edilmelidir. Tam zıyada taşıyıcı yükleri hiç teslim edememekte olup, kısmi zıyada taşıyıcı yükü, miktarı, ağırlığı, hacmi azalmış şekilde teslim etmektedir[172]. Eğer yükte meydana gelen kısmi hasar, niteliği itibari ile yükün değerinin tamamını etkiliyorsa, bu noktada da tam zıyadan bahsedilecektir[173].

Taşıyıcının taşıma sözleşmesi kapsamındaki esas edimi taşıma konusu eşyayı teslim aldığı şekli ile gönderilene teslim etmek olduğundan, teslim edimin her ne surette olursa olsun yerine getirilmemesi tam zıya hali olarak karşımıza çıkmaktadır. Ve fakat, taşınan eşya sonradan bulunmuş ve taşıyan eşya üzerindeki tasarrufuna devam etmiş ise, bu noktada tam zıyadan bahsedilemeyecektir[174]. Özellikle doktrince de kabul edildiği gibi, eşyanın geçici bir süreyle hak sahibine teslim edilemeyecek durumda bulunması, zıyaın var olduğu anlamına gelmez[175]. Bu gibi durumlarda eşyanın bulunması için makul süreyi dikkate almak gerekmektedir. 6102 sayılı TTK m.873'te, tarafların bir taşıma süresi kararlaştırmadıkları durumda, sürenin, şartlar dikkate alındığında özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek makul bir zaman aralığı olduğu belirtilmiştir[176]. CMR' de de kesin bir süre belirtilmemiştir; taşımanın uluslararası olması, ülkelerin fiziksel koşullarının gösterdiği değişiklik sebebi ile yine makul

[169] Yargıtay bazı kararlarında tam hasar ile tam zıya kavramlarını birbirine eşdeğer yorumlamıştır. Ayrıntılı bilgi ve kararlar için bkz. Yavaş; Konteyner, s.61,dn.256'da yer alan Yargıtay Kararları.
[170] Kaya; II, 246, Yazıcıoğlu; s74, Ülgen; Hava Taşıma,s.179.
[171] Aydın; s.54.
[172] Kaya; II, s.247, Atabek; Eşya Taşıma, s.186.
[173] Özdemir; s.100. Aynı yönde görüş için bkz. Atabek; Eşya Taşıma, s.188.
[174] Kaya; II, s.247, Ülgen; Hava Taşıma, s.179.
[175] Arkan; Sorumluluk, s.48.
[176] Adıgüzel; s. 73.

sürenin esas alınması öngörülmüştür. CMR m. 20/1 gereğince, taraflar eşyanın teslimi için bir süre kararlaştırmışlar ise, bu sürenin bitiminden itibaren otuz gün içerisinde teslim edilmemiş eşyalar ile, taraflar eşyanın teslimi için bir süre kararlaştırmamışlarsa taşıyıcının eşyayı teslim aldığı andan itibaren altmış gün içerisinde teslim edilmemiş eşyalar açısından eşyanın tam zıyaa uğradığına dair kesin kanıt oluşacaktır. Eğer taşıma konusu eşya, hak sahibine tazminatın ödenmesinden sonraki bir yıl içerisinde bulunmuşsa, hak sahibi bu durumun kendisine bildirilmesini yazılı olarak isteyebilir. Zıya nedeniyle ödenmiş tazminatın ve CMR-Taşıma senedinde gösterilmiş taşıyıcı ücretinin, eşyaların bulunduğuna dair haberin gelmesinden itibaren otuz gün içinde iade edilmesiyle, eşyaların teslimini talep edebilir[177]. CMR 20/3'e göre hak sahibi taleplerine ek olarak, eşyanın geç tesliminden kaynaklanan zararların tazmin edilmesini de isteyebilir.

CMR ile 6102 sayılı TTK arasındaki farklardan biri, eşyanın tam zıyaa uğraması hakkında karinenin süre açısından farklılığıdır. Söz konusu karineye istinaden 6102 sayılı TTK m. 874, zıya karinesi başlığı altında, hak sahibine taşıma süresinin bitiminden itibaren yirmi gün içinde teslim edilemeyen eşyalar için zayi olduğu gözüyle bakılabilir. Aynı madde sınır ötesi taşımalar için bu süreyi otuz gün olarak belirlemiştir. Gerek CMR, gerek 6102 sayılı TTK için bu karineler, kesin karine niteliğindedir. Maddenin ikinci fıkrasına göre hak sahibi, eşyanın zıyaı dolayısı ile tazminat alırsa, bunun ödenmesi esnasında, eşyanın daha sonra bulunması halinde, kendisine haber verilmesini talep edebilir. Aynı maddenin 3. fıkrasına göre hak sahibi, eşyanın bulunduğu haberini aldıktan itibaren otuz gün içinde, gerektiğinde giderler indirilmek suretiyle, tazminatı iade ederek eşyanın kendisine teslim edilmesini talep edebilir. Tabi taşıma ücreti ödeme yükümlülüğü ile tazminat hakkı saklı kalmaktadır. Bununla beraber maddenin devam eden 4. fıkrasına göre, eşyanın tazminatın ödenmesinden sonra bulunması durumunda hak sahibi bundan haberdar edilmek istememiş ise veya eşyanın bulunma haberinden sonra eşyanın teslimine ilişkin talep hakkını ileri sürmemiş ise, bu durumda taşıyıcı söz konusu eşya üzerinde serbestçe tasarruf hakkını kullanabilmektedir. Tüm bu süreçlerde bildirimlerin yazılı yapılması ise ispat açısından önem arz etmektedir.

[177] Akıncı; s.94.

Kanımızca, hak sahibi eşyanın bulunduğu takdirde kendisine haber verilmesini tazminat ödenmesi esnasında talep etmiş ise, bu noktada niyetinin eşyayı teslim almak yönünde olduğu kabul edilmelidir. Bulunan eşyanın teslimi yönündeki bildirim sonucunda hak sahibinin eşyayı teslim alması zorunludur. Hak sahibi, eşya bulunduğu takdirde kendisinin bilgilendirilmesini talep etmemiş ise, bu noktada iradenin tazminatı kabul yönünde olduğu kabul edilerek, taşıyıcı eşya üzerinde serbestçe tasarruf yetkisini kullanabilmelidir[178].

6102 sayılı TTK dahilinde tazminat istemek yetkisine sahip kişinin 874. maddedeki karinenin yokluğu olsa bile, eşyanın zayi olduğunu ispatla mükellef olmayıp, aksine taşıyıcının bunu ispatlama yükümlülüğü genel karine uyarınca devam etmektedir[179].

2.2.1.2. Kısmi Zıya

Kısmi zıya denildiği zaman, taşıyıcının kararlaştırılan teslim yeri ve belli olan kişiye taşımakta olduğu eşyayı, miktar, hacim veya ağırlıkça eksik teslim etmesi anlaşılmalıdır[180]. Değişik çeşitte eşyanın tek bir taşıma sözleşmesinde taşınmasında, taşıma senedinde gösterilen bu parçalardan birinin kaybolması, kısmi zıya değil tam zıyadır[181]. Özellikçe bir nevi borcunun konusunu oluşturmayıp, ferden tayin edilmiş veya niteliği gereği bölünmesi imkansız olan eşyalarda (halı, bir sanat eseri, tablo gibi) ortaya çıkan zararın da kısmi değil, tam zıya olarak görülmesi icap eder[182]. Bütünün parçaları, bağımsız olarak bir şey ifade etmeyip ve fakat eşyayı tamamladığında bir anlam ifade ediyor ise, bu noktada eşyanın parçalarından birinin veya birkaçının kaybolması da eşya fonksiyonunu yerine getiremeyeceğinden tam zıya olarak yorumlanmalıdır[183]. Bu durumda eşyanın parçaları ile birlikte bütünü anlam ifade edeceğinden eşyada ekonomik bir değer kaybı olmaktadır. Söz konusu değer kaybı da eşyanın tazminine ilişkin talep miktarına esas teşkil etmektedir.

[178] Adıgüzel; s.74 vd.
[179] Adıgüzel; s. 75.
[180] Akıncı; s.93.
[181] Arkan; Sorumluluk, s.50.
[182] Arkan; Sorumluluk s.50, Atabek; Eşya Taşıma, s. 188.
[183] Tam zıya açıklanırken bu bölüme kısmen değindiğimizden bkz. Bölüm 1, *'2.3.1.1'.*

CMR ve 6102 sayılı TTK tam zıya ve kısmi zıya kavramını birbirinden ayırmıştır. Bu ayrım her iki durumda da zamanaşımının başlaması ve taşıyıcının ödemekle yükümlü olduğu tazminatın tespiti bakımından önemlidir.

Hasar, eşyanın niteliğinde bozulma iken, kısmi zıya eşyanın eksik teslimidir. Bu iki kavram birbiri ile karıştırılmaktadır. Eşyanın miktarındaki kayıplar bir kısmi zıyadır. Eşyanın niteliği itibari ile gerçekleşen azalmalar doğal kayıplardır. Ancak bu azalmalar eşyanın doğal niteliği dışında oluşmuş ise ve bu kayıplar taraflarca sözleşmesel olarak öngörülen sınırın dışında ise, bu noktada taşıyıcı bu kayıptan sorumlu tutulacaktır. Burada eşyada zaten varolan noksan ve ayıplardan kasıt firedir. Fire eşyanın doğal niteliğinden kaynaklanan zararlardır. Ancak zarar, eşyanın doğal niteliğine bağlanabilen zararlardan da öte taraflar arasında öngörülen miktarın üzerinde ise burada kısmi zıya gerçekleşmiş olacaktır.

6102 sayılı TTK madde 854'e göre, taşıyıcının sorumluluğunun sınırı, taraflarca kararlaştırılmış olan fire oranı kadar olacaktır. Ancak, eşyanın başlangıçta kısmi zıyaa uğramamış olsa dahi, taşıma sırasında hacim ve tartı yönünden kararlaştırılmış oranın dışında uğradığı zarardan taşıyıcının sorumluluğu devam edecektir[184].

Taşıyıcının ödeyeceği tazminat miktarına CMR ve 6102 sayılı TTK açısından baktığımızda aynı olduğunu görmekteyiz. 6102 sayılı TTK Sorumluluk sınırları başlığı altında 882. Maddesine göre gönderinin tamamının zıyaı veya hasarı halinde 880 ve 881. Maddeler uyarınca ödenecek tazminat, gönderinin net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkını karşılayan tutar ile sınırlıdır demektedir. Aynı maddenin 2. Fıkrasına göre gönderenin münferit parçalarının zıyaı veya hasarı halinde taşıyıcının sorumluluğu, eşyanın tamamı değerini kaybetmiş ise tamamının, eşyanın bir kısmı değerini kaybetmiş ise değerini kaybeden kısmının net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkını karşılayan tutar ile sınırlıdır.

2.2.2.Taşımaya Konu Eşyanın Hasara Uğraması

Taşımaya konu eşyada meydana gelen ve eşyanın değerini düşüren her türlü maddi kayıp hasar olarak tanımlanmaktadır. Zıya, eşyanın yitirilmiş ve yok olmuş hali

[184] Adıgüzel, s. 77

iken, hasar, eşyanın varlığının korunması ile beraber zarara uğramasıdır[185]. Hasar, yükte meydana gelen iktisadi azalma, amacına uygun olarak kullanılma imkanının azalması veya kısıtlanmasıdır[186]. Kayıp olmamak kaydı ile, eşyanın kırılması, ıslanması, paslanması, kokması, kirlenmesi, donması, aynı cinsten olmayan başka bir mal ila karışması vs. birer hasardır[187].

Teslim alınan eşyanın, taşıma süresi içerisinde maddi varlığında meydana gelen kötüleşme nedeni ile ekonomik değerinin azalmasına, eşyanın hasara uğraması denilmektedir[188]. Zıyadan farklı olarak, eşya teslim alındığı biçimde, durumda veya miktarda teslim edilememektedir[189]. Hasar görme, zarar görme ve harap olmadır. Örneğin, donma, ıslanma, paslanma, kokma birer hasardır. Eşyanın başka eşya ile karışması, kahvenin aromasını kaybetmesi, gıda maddelerinin çabuk olgunlaşması da hasara örnek verilebilir[190].

Taşıma sonunda eşyanın yapısında meydana gelen değer kayıplarının, ticari mevkie çıkarılma imkanını yok etmesi veya normal satış süresini kısaltması da hasar kapsamında mütalaa edilebilir[191]. Özellikli taşıtlar gerektiren böyle taşımalarda, yersiz bir taşıma olarak adlandırılabilecek eşya için lazım olan ısı derecesinin ayarlanamaması neticesi, bozulmaların veya taşınan gıda maddesi olması halinde, ısı farkından dolayı gıda maddesindeki olgunlaşmanın, varacağı yere geldiğinde eşya yönünden istenileni sağlamaması, bir değer kaybı[192] olarak hasarı oluşturmaktadır[193]. Bu durumda bahsedilen eşyanın niteliğinin kaybolması, eşyanın fiziksel olarak bozulmasıdır.

[185] Eriş; 2015, s. 494.
[186] Sözer; Deniz Ticareti, s.662.
[187] Kaya; II, s.247, Topaloğlu, s.400, Yazıcıoğlu; s.76 vd., Yetiş Şamlı; Yetiş Şamlı,s.34 vd.
[188] Akıncı; s.94.
[189] Kaya; Karayolu ile Eşya Taşınması, s.247.
[190] Yıldız; s.104.
[191] Kaya; II, s.241.
[192] Değer kaybı, eşyanın gerçek değerine dönememesi veya dönebilmesi için bir kısım bedeller ödenmesi halidir, Ayrıntılı bilgi için bkz. Özdemir; s.101 vd.
[193] Kaya; II, s. 248.

Taşıma konusu eşyada kısmi hasar oluşması da mümkündür. Ne var ki söz konusu eşyanın bütünlük arz ettiği bir durumda bozulmamış kısmın da değerinin düşmesi vaki olduğunda, hasarın tam olarak teşekkül ettiği kabul edilmelidir[194].

Kanaatimizce, eğer hasara uğramış eşya eski haline getirilebiliyor ise, hasara uğramış kısım tamir edilebiliyor ise veya satılabilecek durumda ise, eşya tam hasara uğramamıştır. Bu durumda hasar sebebi ile tazminat ödenmesi söz konusu olacaktır[195].

Bazen de yük dıştan bakıldığında hasarsız olarak görünmekte ve fakat iç yapısında bir kötüleşme olabilmektedir; bu durumda da yükte hasar olduğunu kabul etmek gerekecektir[196]. Ancak kanımızca burada tespit edilmesi gereken nokta yükten beklenen menfaattir. Böyle bir durumla karşılaşıldığında bu zararın bir değer kaybı mı oluşturduğu yoksa zıya mı olduğunun belirlenmesi gerekir[197]. Zira eğer yükte kısmen oluşan hasar ya da kısmi kayıp, özellikle yükte meydana gelen bozulmalarda görüldüğü üzere[198], yükün geri kalanının da değerini yitirmesine ve kullanılamaz hale gelmesine sebebiyet veriyorsa bu noktada tam zıyadan bahsetmek isabetli olacaktır[199].

Yargıtay verdiği bir kararda, ilk derece mahkemesinin taşımada, taşınan eşyanın hasara uğradığı durumda, davacı gönderilenin hasara uğrayan eşyayı teslim almaması veya eşyayı tamir ettirip kullanma imkanına rağmen, zararı artırıcı eylemlerde bulunup bulunmadığına bakılmaksızın, yani hasar oranını incelemeksizin verdiği kararı bozmuş, hasarın belli bir derecelendirmeye tabi tutulması gerektiğini ifade etmiştir[200].

---

[194] Arkan; Sorumluluk, s.51.
[195] Aydın; s.55.
[196] Kaya; II, s.248, Ülgen; Hava Taşıma, s.181.
[197] Özet: *'Taşıma sırasında yanan eşyalar için uzman bilirkişilerden oluşan kuruldan rapor alınarak, yanan eşyaların fatura ve sigorta poliçesi ile uyumlu olup olmadığı, ekonomik değerinin bulunup bulunmadığı, ayrıca yabancı maddelerin de bulunduğu hususunun dikkate alınması ve bu rapor çerçevesinde karar verilmesi gerekir'* T.C. Yargıtay 11. H.D. 22.12.2014 E.9272/K. 20158, Eriş; 2015, s. 506.
[198] Kaya; II, s.247, Aydın; s.55.
[199] Aydın; s.56, Yazıcıoğlu; s.74, Ülgen; Hava Taşıma, s.181.
[200] Y.11.HD. 13.02.1995 tarihli E.7640 K.1164 sayılı kararı, Eriş; s.372. Konuya ilişkin bir kısım Yargıtay kararları için bkz. Yavaş; Konteyner, s.65, dn.277, dn, 278'de yer alan kararlar.

2.2.3. Eşyada Meydana Gelen Zıya ve Hasarın Taşıyıcının Zilyetliğinde Meydana Gelmesi

CMR m.17/1 ifadesi ile, taşıyıcı taşıma konusu eşyayı teslim aldığı andan, gönderilene teslim ettiği ana kadar, yükte meydana gelecek zıya ve hasardan sorumludur.

Taşıyıcının, yükte meydana gelen zıya ve hasardan sorumlu tutulabilmesi için, zararın muhakkak yükün teslim alındığı zaman ile teslim edildiği zaman diliminde gerçekleşmesi zaruri değildir[201]. Önemli olan, zararı doğuran olayın/sebebin söz konusu zaman diliminde gerçekleşmesidir; yoksa zararın bu süre içerisinde meydana gelmiş olması zorunlu değildir[202].

Teslim Alma (Tesellüm);

Eşyanın doğrudan veya dolaylı olarak, vasıtalı veya vasıtasız olarak zilyetliğinin kazanılması teslim almayı ifade etmektedir[203]. Teslim alma işlemi bir hukuki ilişki olan taşıma sözleşmesi dahilinde olacağı için, teslim alma ve teslim etme iradelerinin taraflar arasında karşılıklı olarak uyuşması önemlidir[204]. Teslim etme kastı olmaksızın eşyanın kabul edilmesi, gerçek anlamda bir taşıma işinin var olmadığına işarettir. Eğer eşya teslim alınmış ve fakat henüz taşımaya başlanmamış ise, taşıyıcı yine CMR bakımından sorumlu olacaktır[205]. Taşıma konusu eşya, sözleşme taraflarının uygun iradesi sonucu teslim alınır[206] ise ve fakat henüz taşımaya başlanmadan taşıyıcı tarafından muhafaza altına alındığı takdirde, taşıyıcının eşyayı teslim aldığı tarihten itibaren eşyanın uğrayacağı zarardan taşıyıcı CMR m.17vd. hükümlerine göre sorumlu olacaktır[207]. Taşıyıcı ile gönderen aralarındaki yaptıkları

[201] Aydın; s.35., Özdemir; s.105-106.
[202]Rolf Herber, Henning Piper, CMR Internationales Strassentransportrecht, München 1996, Art.17, s.276.(Herber/ Piper), Ingo Koller, Transportrecht, Kommantar zu Spedition, Gütertransport und Lagergesschäft, 6. Auflage, München 2007; Art.17, s.1272, Kaya; II, s.240., Clarke; s.192 vd.
[203] Koller; Art.17, s.1267-1268, Kaya; II, s.241, Arkan; Sorumluluk, s.55, Kaya; II, s.242, Aydın; s.39, Ülgen; Hava Taşıma, s.97 vd.
[204]Yavaş; Konteyner, s.78, Koller; Art.17, s.1267-1268, Herber/Piper, Art.17, s.278.
[205] Kaya; II, s.241.
[206] Zilyedlik devri, iki taraflı bir hukuki işlem olduğundan, hem tesellüm hem de teslim işlemlerinde, taraflar zilyedliğin devri hususunda gereken irade beyanlarında bulunmalıdırlar. Kemal Oğuzman, Özer Seliçi, Saibe Oktay Özdemir; Eşya Hukuku Ders Kitabı, 1. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2018, s.24,25 (Oğuzman/Seliçi/Özdemir).
[207] Arkan; Taşıyıcının Sorumluluğu, s.53, Aydın; s.36, Kaya; II, s.241.

anlaşma ile yükün önce saklanması/depolanması ve sonraki bir tarihte taşınması üzerine tek bir anlaşmada ortak irade beyanında bulunmuş olabilirler. Burada taşıyıcı, eşyayı teslim aldığı andan itibaren zarardan sorumludur. Ancak belirtmek gerekir ki, taşıyıcı eşyayı öncelikle saklamak üzere teslim almış[208], daha sonra gönderen ile aralarında yaptıkları bir sözleşme ile taşıma işini üstlenmiş ise, zarardan kaynaklanan sorumluluk sözleşmenin kurulduğu an itibari ile başlar [209].

Teslim alma zamanı ile, yükleme ve istifleme[210] farklı zamanlarda gerçekleşebilmektedir. Taşıma işi, özel bir yükleme ve istifleme işlemini gerektiriyor ise, o zaman teslim sözleşme ile istifi kim gerçekleştirecekse, örneğin gönderen, istifleme işlemi yapıldıktan sonra teslim gerçekleşir[211]. SABİH ARKAN, kara taşımalarında yükleme faaliyetinin eşyanın sadece taşıma aracının üzerine konulması değil aynı zamanda istiflemeyi de kapsadığını, dolayısı ile sözleşmenin taraflarından birinin yükleme borcunu üstlenmiş olması ancak istiflemeden söz edilmemesi halinde, olası ihtilaf durumlarında istiflemeyi, eşyayı yükleyenin yaptığının varsayılacağı, bizim de katıldığımız haklı görüşündedir[212]. Taşıyıcı, aynı zamanda eşyanın yüklenmesi borcunu da üstlenmiş olursa, teslim yüklemeden önce gerçekleşecek olup[213], yükleme borcu gönderenin üzerinde ise, teslim alma yükün taşıma aracına yüklendikten sonra aracın kapağının gönderen tarafından kapatılması ile başlayacaktır[214].

Yükleme borcu gönderene ait ise, teslim yükleme fiilinin tamamlanmasından sonra; taşıyıcıya ait ise teslim, yüklemeden önceki bir zamanda gerçekleşecek olup, son durumda yüklemenin yapıldığı zaman diliminde de taşıyıcı sorumlu olacaktır[215].

[208] Taraflar tek bir sözleşme ile yükün önce saklanıp, sonra taşınmasını kararlaştırmışlar ise, taşıyıcı yükleme ve istif işlemlerinin başlamasına kadar ardiye(vedia) akdi hükümlerine göre, taşıma işi başladıktan sonra ise, taşıma sözleşmesine göre sorumlu olacaktır. Arkan; Sorumluluk, s.52 vd.
[209] Yavaş; Konteyner, s.77.
[210] Yükleme-istif ve boşaltma işlemleri için CMR' de bir düzenleme yapılmamış ve bu işlemler açısından uygulanacak hukuk milli hukuka bırakılmıştır. Clarke; s.73 vd.
[211] Kaya; II, s.241.
[212] Arkan; Taşıyıcının Sorumluluğu, s.121, s.121 dn.45.
[213] Kaya; II, s.242
[214] Herber/Piper; Art.17, s.277.
[215] Aydın; s.36.

Eğer yükleme ve istifleme borcu taşıtanda ise, taşıyıcının sorumluluğunun başlaması için, yükün sadece taşıyıcının hakimiyet alanına ulaştırılması değil[216], yükün konteynere yüklenmesi ve istiflenmesi gerekecektir[217].

CMR m. 17/4-b,c' ye baktığımızda yükleme ve istiflemenin ayrıldığını görmekteyiz[218]. Gönderen yüklemeyi üstlenmiş, taşıyıcı da istiflemeyi üstlenmiş ise taşıma konusu eşyanın gönderen tarafından taşıma aracının üzerine konulması teslim almayı ifade etmektedir. Yükleme ve istiflemeyi taşıyıcı üstlenmemiş ise ve fakat yardım amacı ile gönderenin faaliyetine katılmış ve bu zamanda zarar oluşmuşsa, taşıyıcının sorumluluğu CMR' ye göre belirlenmeyecektir[219]. Aynı şekilde, taşıyıcı değil ve fakat taşıyıcının adamlarının da benzer amaçla gönderenin eylemine katılması sebebi ile oluşacak zarardan taşıyıcı sorumlu olmayacaktır[220].Belirtmek gerekir ki, taşıma işinin çok fonksiyonlu olması sebebi ile gerektirdiği işbölümü gereği, taraflar çoğu zaman birbirini hiç görmeden, onların temsilcileri vasıtası ile de yürütülebilmektedir. Bu bakımdan, temsilcilerin, taşıma işinin tarafları ile olan hukuki ilişkisini belirlemek, sorumluluğun belirlenmesi açısından önemlidir[221].

TTK' da da, aynen CMR' de olduğu gibi, yükleme ve istiflemenin kimde olduğuna dair net bir sonuç çıkaramamaktayız. Fransa hukuk düzenlemelerinde ufak parçaların taşıyıcı, büyük parçaların veya aracın tamamını dolduran nitelikteki eşyaların gönderen tarafından yükleneceği ifade edilmektedir[222].

Alman Hukukunda ise, olayın niteliğine göre veya teamülden aksi anlaşılmadıkça, yükleme, istifleme, boşaltma gönderenin taahhüdündedir[223]

[216] Aydın; s.36, Kaya; II, s.241 vd.
[217] Yavaş; Konteyner, s.76.
[218]Bilgi için bakınızJacques Libouton; Liability of The CMR in Belgian Case Law, International Carriage of Goods Lloyds of London Press, London 1987(Editor, Jan Theunis), s.70-100, s.87.
[219] Aydın; s.37.
[220]Klaus Heuer, Die Haftung des Frachtfürters nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR) , Diss., Deutscher Verkerhrs, Hamburg 1975 ; s.62,63.
[221] Bkz. Yargıtay 11. H.D. 11.04.1995 E.804/K. 3251 sayılı kararı, Eriş; 2015, s. 433 (Karar için bkz. 1. Bölüm 2.1. dn.125).
[222] Aydın; s.37
[223] Aydın; s.38

Belçika hukuk mevzuatına göre, yükleme için ayrıca bir araç gerekir veya yüklenecek eşyalar çok ise, bu noktada yükleme, istifleme gönderenin taahhüdündedir[224].

Türk hukukunda, sözleşmede yükleme ve boşlatmanın taşıyıcının sorumluluğunda olduğu kararlaştırılmış ise taşıyıcı yükleme ve boşaltma masraflarını isteyebilecektir.

Halin icabı veya teamül gereği yükleme ve istiflemenin kimin tarafından yapıldığının tespiti önemlidir. Buna göre sonuç elde edilemezse, o zaman yükleme ve istifleme gönderenin taahhüdündedir. Taşıyıcı her eşyanın taşınma şeklini bilmekle yükümlü değildir, böyle bir beklenti de haklı olmaz. Bu sebeple gönderenin eşyanın niteliğine göre yükleme ve istiflemeyi gerçekleştirmesi, taşıma işinin sağlıklı olarak yapılabilmesi açısından da önem arz etmektedir.

Teslim Etme(Teslim);

Taşıma işi, yükün varma yerinde gönderilene teslimi ile son bulmaktadır[225]. Teslim etmek demek, yük üzerindeki zilyetliğin, hak sahibine yani yükü teslim almaya yetkili olan kişiye devredilmesi anlamına gelmektedir[226].

Buradaki hassas nokta, teslim alan ile teslim edenin yükün zilyetliğinin devri hususunda ortak iradelerinin var olmasıdır[227]. Bu ortak irade ile zilyetliğin devri gerçekleştiğinde taşıyıcının yük üzerindeki sorumluluğu sona erecektir[228]. Taşıyıcının tek taraflı iradesi ile yük üzerindeki tasarrufları yükteki zilyetliğin devri olarak yorumlanamaz.

Boşaltma yükümlülüğü gönderilende ise, teslim yerinde yükün boşaltmaya hazır halde bulundurulması ile teslimin gerçekleşeceği ifade edilmektedir[229]. Eğer yük üzerinde hak sahibinin inceleme/ denetim/ kontrol hakkı var ise(sözleşme veya

[224] Libouton; s.88.
[225] Sözer, Deniz Ticareti,s.543.
[226] Sözer; Deniz Ticareti, s.543, Aydın; s.39 vd., Kaya; II, s.242-243.
[227] Oğuzman/Seliçi/Özdemir; s.24,25, Kaya; II, s.242, Aydın; s.39 vd., *'… Öte yandan teslim iki tarafın iradesine dayanan bir işlem olup, taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan mükellefiyeti ancak gönderilene geçerli bir teslim ile sona erer…'* T.C. Yargıtay 11. H.D. 31.03.2008, E.2456/K.4113, Eriş; 2015, s.432.
[228] Yavaş; Konteyner, s.78.
[229] Kaya; II, s.243 dn.27

taşıma senedinde tanınmış bir hak ile), o vakit taşıyıcı gerekli denetimi yaptıktan sonra yükün boşaltılmaya başlaması ile teslim gerçekleşecektir.

Gümrüğe Teslim;

Taşımaya konu yük Gümrük Kanunu[230]'na göre gümrüğe tabi ise, gümrük idaresinin denetimine tabi olacaktır. Kara yolu ile yapılan taşımalarda ayrıca gümrük antrepo rejimi[231] de önemlidir[232].

Gümrük Kanunu m. 35/A/f.1 ve f.3'e göre taşıyıcı öncelikle yüke ilişkin özet beyan verir ve daha sonrasında özet beyan ile gümrük beyannamesi ilişkilendirilir[233]. Gümrük Kanunu m. 37/1'e göre ise yük, taşıyıcı tarafından antrepoya[234] taşınacaktır.

Buna göre gümrük işlemlerini taşıyıcı başlatmakta, yükü antrepoya teslim edene kadar yükle ilgili tüm işlemleri de gümrük denetiminde tamamlamaktadır[235]. Belirtmek gerekir ki, gümrük, yükün antrepoya alınması sürecinde tespit ettiği

---

[230] 4458 sayılı Gümrük Kanunu, Tarih: 4/11/1999 Resmi Gazete Sayı: 23866

[231] Gümrük rejimine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Ekşi; s.406 vd., Gümrük Kanunu m.93,

1. Gümrük antrepo rejimi;

a) İthalat vergilerine ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmamış ve serbest dolaşıma girmemiş eşyanın,

b) Gümrük antreposuna alınması halinde ihracata ilişkin önlemlerden yararlanabilecek serbest dolaşımda bulunan eşyanın,

Bir gümrük antreposuna konulmasına ilişkin hükümleri belirler.

2. Antrepo işleticisi, gümrük antreposu işletmesine izin verilen kişidir.

Kullanıcı, eşyanın antrepo rejimi beyanında bulunan kişi veya bu kişinin hak ve yükümlülüklerinin devredildiği kişidir.

3. Gümrük antreposu, gümrük gözetimi altında bulunan eşyanın konulması amacıyla kurulan ve kuruluşunda aranılacak koşulları ve nitelikleri yönetmelikle belirlenen yerdir.

4. 1 inci fıkrada belirtilen eşyanın gümrük antreposu olmayan, ancak gümrük idaresince antrepo addedilen bir yere konularak antrepo rejimi hükümlerine tabi tutulabileceği haller, yönetmelikle belirlenir. (*18/6/2009 tarihli ve 5911 sayılı Kanunun 67 nci maddesiyle; b bendinde yer alan "ihraç eşyasının" ibaresi "serbest dolaşımda bulunan eşyanın"şeklinde değiştirilmiş ve metne işlenmiştir.)*

[232] Ekşi; s.410.

[233] Yavaş; Konteyner, s.86.

[234] Gümrük Kanunu m.94,

1. Gümrük antreposu, genel antrepo veya özel antrepo olabilir.

a) Genel Antrepolar, eşyanın konulması için herkes tarafından kullanılabilen;

b) Özel Antrepolar, yalnız antrepo işleticisine ait eşyanın konulması amacıyla kurulan;

Gümrük antrepolarıdır.

2. Parlayıcı ve patlayıcı veya bir arada bulundukları eşya için tehlikeli olan veya korunmaları özel düzenek ve yapılara gerek gösteren eşya, ancak bu niteliklerine uygun genel veya özel antrepolara konulabilir. Bu tür eşya bir liste halinde yönetmelikle belirlenir.

3. Serbest dolaşımda olmayan eşyanın sergilendiği fuar ve sergiler de (…)[(1)] antrepo sayılır.[(1)]

[235] Yavaş; Konteyner, s.87.

miktar, tespit yapılmamış ise yüke ait belgeler üzerindeki miktarlar ile, yükün antrepoda değiştirilmesinden gümrük idaresine karşı vergisel açıdan sorumludur[236]. Gümrük mevzuatı kapsamında, yük, gümrüğe tabi ise, gümrük işlemleri tamamlanmadan yük hiçbir surette antrepodan çıkartılamaz[237].

Buradaki hassas nokta, taşıyıcının sorumluluğunun nerede son bulduğudur. Taşıyıcı gümrüğe tabi bir yükü taşıyor ise, yükü antrepoya teslim ettiğinde sorumluluğu sona erecek midir? Biliyoruz ki taşıma sözleşmesinin tarafları yükün teslim yeri, varma yeri, yükleme/boşaltma gibi işlemlerinin kimin tarafından yapılacağını sözleşmede serbestçe belirleyebilmektedirler. Ancak yükün uluslararası taşınması söz konusu olduğunda ulusal mevzuat müdahaleci[238] olabilmektedir. Gümrük mevzuatı bu anlamda müdahalecidir. Dolayısı ile Gümrük mevzuatı gereği, gümrüğe tabi bir yükün antrepoya teslimi ile taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına imkan olmalıdır. Ayrıca, TBK m.27 hükmüne aykırı olmamak kaydıyla, taşıma sözleşmesinin taraflarının, yükün antrepoya teslimi ile taşıyıcının sorumluluğunun sona ereceğine dair bir hüküm de geçerli olacaktır.

Karayolu ile yük taşımalarında her ne kadar açık bir ifade bulunmasa da TTK m.878[239] ve deniz yolu ile yapılan yük taşımalarına ilişkin TTK m.1178[240] hükmünün aydınlatıcı olduğunu düşünmekteyiz. SABİH ARKAN, yüke ait taşıma belgeleri ve diğer belgelerin gönderilene teslimi ile birlikte hak sahibinin gönderilen

[236] Yavaş; Konteyner, s.87.
[237] Gümrük Kanunu m.93/3 uyarınca, bu husus teminat alınmış olsa dahi geçerlidir.
[238] Müdehaleci kurallar(mandatory rules veya overriding rules olarak kullanılmaktadır), doğrudan uygulanan kurallar olup, burada taraf iradeleri ve başka bir ülke hukukunun uygulanması söz konusu olmayacaktır. Bir normun müdehaleci olup olmadığı hizmet ettiği menfaat veya hükmün konuluş amacına göre tespit edilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ekşi; s.41 vd., Nuray Ekşi; Milletlerarası Deniz Ticareti Alanında ''Incorporation'' Yoluyla Yapılan Tahkim Anlaşmaları, İstanbul 2004,(Tahkim), s.31-33.
[239] TTK m.878/1 Zıya, hasar veya teslimdeki gecikme, aşağıdaki hâllerden birine bağlanabiliyorsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur:….g) 27/10/1999 tarihli ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile diğer kanun ve düzenlemelerde yer alan hükümlerin taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı gösterdiği hâller.
[240] TTK M.1178/3, (3) Eşya, yükleten veya onun adına veya hesabına hareket eden bir kişiden yahut yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın taşınmak üzere kendilerine teslimi zorunlu makamlardan ya da üçüncü kişilerden taşıyanca teslim alındığı andan; a) Taşıyan tarafından gönderilene teslim edildiği ana veya b) Gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçındığı hâllerde sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun olarak gönderilenin emrine hazır tutulduğu ana ya da c) Boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın kendilerine teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslim edildiği ana kadar taşıyanın hâkimiyetinde sayılır. Aynı yönde bkz. CIM m.28, Demiryolu taşımalarında CIM m.28/2-a 'daki şartlar çerçevesinde gümrüğe yapılacak teslimin gönderilene teslim sayılacağı kabul edilmektedir.

olması şartıyla, eşya üzerindeki tasarruf yetkisine sahip olan artık gönderilen olduğu için, Gümrük makamlarına yapılacak teslimin geçerli bir teslim olacağını ifade etmektedir[241] . Deniz ticaretine ilişkin görüşü ile RAYEGAN KENDER, deniz ticaretinde Gümrük Kanunu m. 77 esas alınarak, Gümrük kanunu m. 73'e göre teminat alınmadan ve gümrüğün izni olmaksızın eşya hak sahibine teslim edilemez ve bu meyanda eşya hak sahibine teslim edilene kadar taşıyıcının sorumluluğu devam eder[242]. HÜSEYİN ÜLGEN[243], taşıma sözleşmesinin tarafları arasında akdedilen taşıma sözleşmesi uyarınca gümrüğe tabi bir yük taşınması söz konusu olduğunda taşıyıcının sorumluluğunun yükün gümrüğe teslimi halinde sona erip ermeyeceği hususunda anlaşmaları çerçevesinde çözümlenmelidir. ALİHAN AYDIN[244] ve AKSOY YAVAŞ[245] da aynı görüştedirler.

Kanımızca, ilgili kanun hükümleri ışığında taşıyıcının gümrüğe tabi bir yükü antrepoya teslim etmesi ile birlikte sorumluluğunu haklı olarak sona erdiğini ifade edebiliriz. Ayrıca taşımada yer alan ortak ve aynı amaca hizmet eden prensipleri değerlendirdiğimizde, TTK' nın deniz yolu ile yük taşınmasına ilişkin düzenlemesinde liman işletmesi (antrepo işleticisi) teslim ile taşıyıcının sorumluluğunun sona ereceği kabul edilmiş olmasına karşın, kara yolu ile yapılan taşımalarda yükün gümrüğe(antrepo işleticisi) teslim edilmesi ile taşıyıcının sorumluluğunun sona ermeyeceğini kabul etmek de hukuken doğru bir çözüm olarak görülmemektedir[246].

2.3. Taşıyıcının Sorumlu Tutulabileceği Diğer Durumlar

Asıl itibari ile bu konu inceleme konumuz dışında kalmakla beraber, taşıyıcının zıya hasar ve gecikmeden kaynaklı sorumluluğunun bulunduğu durumlarda, ödenecek tazminatın belirlenebilmesi açısından inceleme gereği duyulmuştur. Karayolu ile eşya taşınmasında taşıyıcın teslim aldığı eşyayı, teslim alındığı şekli ile varma yerine götürmesi asli borçtur. Taşıyıcının sorumlu tutulabileceği diğer durumlar ise asli

[241] Arkan; Sorumluluk, s. 56-58, Kaya; II, s.245.
[242] Rayegan Kender; ''Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta ile İlgili Bazı Sorunlar'', Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka- İstanbul, Ankara 1984, s.251-255. Aynı görüşte Akıncı; s.91 vd.
[243] Ülgen; Hava Taşıma, s.174.
[244] Aydın; s.41-43.
[245] Yavaş; Konteyner, s. 90-93.
[246] Yavaş; Konteyner, s.96.

borcun dışındaki diğer durumlardır. Dolayısı ile burada sözleşmeden doğan genel sorumluluk halleri ve dürüstlük kuralı Türk Borçlar Kanunu ve Türk Medeni Kanunu kapsamında değerlendirilecektir.

2.3.1. Taşıyıcının, Gönderen ve Gönderilenin Emir, Talimat ve Tasarruflarından Kaynaklanan Sorumluluğu

Karayolu ile eşya taşınmasında taşıyıcın teslim aldığı eşyayı, teslim alındığı şekli ile varma yerine götürmesi asli borç olduğundan bahsetmiştik. TTK' nın 868. maddesine baktığımızda bu borç asli bir borçmuş gibi görünse de aslında asıl edimi tamamlayan tali bir borç olması daha uygun bir değerlendirme olacaktır[247].

TTK m.868[248];

Taşıma sözleşmesi her ne kadar tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olsa da, TTK' nın 868. maddesine baktığımızda gönderenin yetkilerinin daha geniş olduğunu görmekteyiz.

Talimat verme borcu, asıl itibari ile gönderenin taşıma sözleşmesindeki şartları değiştirme tasarrufundan başka bir şey değildir. Ancak her ne kadar bu tasarruf yetkisine sahip olsa da TTK' nın m 868/1 c.2' nin ifadesine baktığımızda emir ve talimatlar taşıyıcının işletmesi veya diğer gönderenlerin ve alıcıların gönderileri için

[247] Arkan, Sorumluluk, s.70.

[248] TTK m. 868: *XIII - Emir, talimat ve tasarruflar (1) Gönderen taşıyıcıya, taşımanın yapılması için emir ve talimât verebileceği gibi, taşımanın durdurulması, eşyanın geri getirilmesi, başka bir varma veya teslim yerine götürülmesi ya da başka bir gönderilene teslim edilmesi şeklinde tasarruflarda da bulunabilir. Gönderenin bu tür emir, talimat ve tasarrufları, taşıyıcının işletmesi için sakıncalıysa veya diğer gönderenlerin ve alıcıların gönderileri için bir zarar tehdidini beraberinde getiriyorsa, taşıyıcı bunları yerine getirmekle yükümlü değildir. Taşıyıcı, gönderenden aldığı emir ve talimat ile tasarruflarının yerine getirilmesi için gerekli olan giderleri ve uygun bir ücret isteyebilir. Taşıyıcı emir, talimat ve tasarrufların uygulanmasına başlanmasını bir avansın ödenmesi şartına bağlayabilir. (2) Eşyanın teslim yerine ulaşması ile, gönderenin emir ve talimat verme yetkisi ve tasarrufta bulunmak hakkı sona erer. Bu andan itibaren söz konusu yetki ve haklar gönderilene ait olur. Birinci fıkranın ikinci ilâ dördüncü cümle hükümleri burada da geçerlidir.(3) Gönderilen, tasarruf hakkını kullanarak eşyanın bir üçüncü kişiye teslimini istemişse, bu kişi başka bir gönderilen belirleyemez.*
(4) Taşıma senedi düzenlenmiş ve her iki tarafça imzalanmışsa, gönderen, taşıma senedinde öngörülmüş olması şartıyla, ancak kendisine ait olan nüshayı ibraz ederek tasarruf hakkını kullanabilir. (5) Taşıyıcı, kendisine verilen emir ve talimatları ve gönderenin tasarruflarını yerine getiremeyecekse, bunu gönderene bildirmelidir. (6) Tasarruf hakkının kullanılması, taşıma senedinin ibrazı şartına bağlanmış ve taşıyıcı herhangi bir talimatı, taşıma senedi ibraz edilmeden yerine getirmişse, bundan doğacak zararlar için hak sahiplerine karşı sorumludur. Taşıyıcının sorumluğunu sınırlayan hükümler geçersizdir.''

bir zarar tehdidini beraberinde getiriyorsa, taşıyıcı bunları yerine getirmekle yükümlü değildir.

Ayrıca, gönderen veya gönderilen tarafından taşıyıcının, özde taşıma sözleşmesiyle üstlendiği yükümlülüklerde esaslı değişikliği doğuran veyahut taşıyıcının sözleşmeden doğan haklarını ihlal eden talimatlar da yerine getirilemez[249].

Rızai bir sözleşme olan taşıma sözleşmesi, eşyanın teslimi ile birlikte ve taşıma senedinden bağımsız olarak kurulmaktadır. Bu sebeple ki talimat verme yetkisi sözleşmenin kurulmasıyla doğar ve eşyanın tesliminden önce de kullanılabilir[250].

6102 sayılı TTK md. 868'de sayılan emir ve talimatlar tahdidi olmayıp, esas itibari ile sözleşmenin kurulmasından itibaren verilen diğer başka talimatlar da bu kapsamda değerlendirilmelidir. Bu anlamda, güzergahın değiştirilmesi, taşıma aracının değiştirilmesi, önceden sözleşmede kararlaştırılmış başka bir yolun izlenmesinin istenmesi talimat olarak kabul edilebilir[251].

Araç kapasitesinin sınırlı olması sebebi ile fazla yükleme yapılacağı talimatının taşıyıcı tarafından reddedilmesi veya taşıma işinin birden fazla gönderilenin işini kapsadığı durumlarda gönderenlerden biri tarafından verilen talimatın diğer gönderenlerin eşyalarına zarar verdiği hallerde ya da verilen talimatın taşıma işinin teknik yapısına uygun olmadığı durumlarda verilen talimat taşıyıcı tarafından haklı olarak yerine getirilmeyebilir.

Taşıyıcıya verilen talimatın yerine getirilmemesi halinde ispat yükü taşıyıcının üzerindedir[252]. Bu sebeple her ne kadar emir ve talimatlara uyulamayacağına dair taşıyıcı tarafından gönderene yapılacak bildirimin bir şekli olmasa da, ispat yükünün taşıyıcının üzerinde olması sebebi ile yapılacak bildirimin kayıtlı olması amacıyla yazılı şekle uygun olması taşıyıcının ispatı açısından önem taşımaktadır.

[249] Arkan; Sorumluluk, s.73
[250] Arkan; Sorumluluk, s. 71.
[251] Arkan; Sorumluluk, s. 72, Atabek; Eşya Taşıma, s.149.
[252] Arkan; Demiryolu Taşımaları, s.104, Gençtürk; s.170, Kaya; II, s.253, Clarke; s.221 vd.

CMR' ye baktığımızda;

CMR m.12[253]'ye göre gönderen emir ve talimat verirken tek başına tasarruf etme yetkisini kullanmaktadır. Buna göre gönderen, vereceği bir talimat ile[254] malların bir başkasına teslim edilme ya da başka bir yere gönderilmesi tasarruf yetkisini kullanabilir. Taşıyıcı, taşıma konusu eşya kendi eline geçmişse, kendi mutad işlerine engel olmuyorsa ve verilen talimat, taşınan diğer eşyalar söz konusu olması halinde, o eşyaların gönderen ve gönderilenlerine zarar vermiyorsa uymakla yükümlüdür. Aksi halde taşıyıcı bu emir ve talimatlara uymakla yükümlü değildir.

6102 sy. TTK m.868'e göre taşıyıcı, gönderenden aldığı emir ve talimat ile tasarruflarının yerine getirilmesi için gerekli olan giderleri ve uygun bir ücret

---

[253] CMR m.12: *'1. Gönderen, özellikle taşımayı durdurmasını, teslimin yapılacağı yeri değiştirmesini veya sevk mektubunda gösterilen alıcıdan başkasına teslim etmesini istemek suretiyle yüke tasarruf etmek hakkına sahiptir.*
2. Sevk mektubunun ikinci nüshası alıcıya verildiği veya alıcı, madde 13 paragraf 1 de belirlendiği gibi hakkını kullandığı zaman gönderennin tasarruf hakkı ortadan kalkar. O andan itibaren taşımacı alıcının emirlerine uyacaktır.
3. Bununla beraber, gönderen tarafından sevk mektubuna o yolda bir not yazılmış ise, sevk mektubunun düzenlenmesinden sonra tasarruf hakkı alıcıya aittir.
4. Tasarruf hakkını kullandığı sırada alıcı yükün diğer bir kişiye teslimini emretmiş ise, bu diğer kişi başka alıcılar gösterme hakkına sahip değildir.
5. Tasarruf hakkını kullanma aşağıdaki koşullara bağlıdır.
a) Gönderen veya bu maddenin 3 üncü paragrafında öngörülen durumda bu hakkı kullanmak isteyen alıcı, taşımacıya verilen yeni talimatın bulunduğu sevk mektubunu sunmalı ve bu talimatı yerine getirmenin gerektirdiği bütün masraf, zarar ve zıyanı ödemelidir.
b) Bu talimatın yerine getirilmesi onların yerine getirecek kişinin eline geçtiği anda mümkün olmalı ve ne taşımacının normal işlerine engel olmalı, ne de gönderilen diğer yüklerin gönderen veya alıcılarına zarar vermelidir.
c) Bu talimat gönderilen yükün bölünmesine yol açmamalıdır.
6. Bu maddenin 5 (b) paragrafında öngörülen hükümlerden dolayı taşımacı aldığı talimatı yerine getirmez ise bu talimatı kendine veren kişiye derhal bilgi verecektir.
7. Bu maddede öngörülen koşullara göre verilen talimatı taşımacı yerine getirmemiş veyahut bunları sevk mektubunun birinci nüshasını istemeden yerine getirmiş ise bu olaydan oluşacak zarar ve zıyan için istekte bulunma hakkına sahip kişiye karşı sorumlu olur.

[254] *'…. CMR' nin 14. Maddesi uyarınca, yük teslim yerine varmadan önce mukaveleyi sevk mektubunda öngörülen koşullara göre uygulamak, herhangi bir nedenle imkansız hale gelirse, taşıyıcı 12. Madde gereğince yüke tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden talimat isteyecektir. Bu durumda taşınan emtiaya yönelik olarak taşıma engelinin somut olayda Bulgaristan'da çıktığı ancak emtianın hangi talimata istinaden İstanbul'a geri getirildiği anlaşılmamaktadır. Bu itibarla mahkemece öncelikle taşıma engelinin çıktığı durumdan sonraki talimatın gönderen tarafından verilip verilmediği hususunun araştırılması, talimatın gönderen tarafından verildiğinin belirlenmesi halinde, davalı taşıyıcının sorumluluğunun sadece kaybolan emtia ile sınırlı olacağı, eğer talimat olmadan emtianın geri getirildiği belirlenir ise, bu durumda davalı taşıyıcının sorumluluğunun tüm mal üzerinden değerlendirilmesi gerekeceği, , ancak her halükarda sorumluluğunun CMR 23 kapsamında sınırlı sorumluluk kapsamında kalacağı hususları değerlendirilmeden hüküm kurulması doğru olmamıştır…'T*.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, 10.11.2014, E.10128/K.17209 Lale; s.202-204.

isteyebilir. Taşıyıcı emir, talimat ve tasarrufların uygulanmasına başlanmasını bir avansın ödenmesi şartına bağlayabilir. TTK'nın bu açık hükmüne göre, taşıyıcının taşıma ücreti dışında gönderenin veya maddenin ikinci ve üçüncü fıkraları uyarınca gönderilenin talimat ve tasarrufları için ayrıca ücret istemesi, talimatları yerine getirme borcunu taşıma sözleşmesinden doğan tali bir yükümlülük olma durumundan çıkarmamaktadır[255].

Eşyanın teslim yerine ulaşması ile, gönderenin emir ve talimat verme yetkisi ve tasarrufta bulunmak hakkı sona erer ve bu haklar gönderilene geçer. Bu sebeple gönderen bakımından geçerli olan 868/1 c.2 ve 868/1 c.4 hükümleri gönderilen bakımından da geçerlidir. Belirtmek gerekir ki, gönderilen, tasarruf hakkını kullanarak eşyanın bir üçüncü kişiye teslimini istemişse, bu kişi başka bir gönderilen belirleyemez.

CMR m. 12/5 -a bendine göre, taşıyıcı gönderen veya gönderilenin vereceği talimat nedeni ile tüm zararını, masrafını ve mahrum kaldığı karı talep edebilir.

6102 sy. TTK m. 868/6'ya göre, tasarruf hakkının kullanılması, taşıma senedinin ibrazı şartına bağlanmış ve taşıyıcı herhangi bir talimatı, taşıma senedi ibraz edilmeden yerine getirmişse, bundan doğacak zararlar için hak sahiplerine karşı sorumludur. Taşıyıcının sorumluğunu sınırlayan hükümler geçersizdir. CMR m. 12/7'ye göre, madde içeriğindeki şartlara göre verilen talimatı taşıyıcı yerine getirmemiş veyahut bunları sevk mektubunun birinci nüshasını istemeden yerine getirmiş ise bu olaydan oluşacak zarar ve zıyan için talimatı vermeye yetkili kişi, taşıyıcıdan talepte bulunma hakkına sahiptir. Bu durumda ortaya çıkan zararlar halinde CMR m. 17 uygulanacak olup, CMR m. 23 ve m. 25'teki sınırlamalar uygulanmayacaktır[256].

Bu noktada diğer bir önemli husus taşıyıcının talimatı aldığı kişinin talimat vermeye mezun olan kişi olup olmadığıdır. Çünkü taşıma başlamadan, devam ederken veya

[255] Adıgüzel; s. 96.
[256] Clarke; m. 17'de yer alan prensibin bu koşulda doğan zararlar için uygulanmayacağını kabul eder ve CMR m.23 ve m.25'te yer alan sınırlamaların bu koşulda ortaya çıkan zararlar için de uygulanması gerektiği görüşündedir.

bitme esnasında duruma göre, çok çeşitli talimatlar taşıma sözleşmesi ile hukuki bağı olan gönderen veya gönderilen tarafından verilmesi gerekebilir[257].

Talimat verme yetkisi bakımından 6102 sayılı TTK' ya baktığımızda;

6102 sy. TTK m. 868/1[258]'e göre, hükmün ifadesine baktığımızda talimat verme yetkisinin taşıma sözleşmesinin yapılmasından itibaren gönderende olduğu anlaşılmaktadır. Eşyanın gerçek maliki olan şahıs gönderen olmasa bile, taşıyıcının bu diğer üçüncü şahısla bir ilişkisi bulunmadığından, ondan gelecek herhangi bir talimatı yerine getirmek zorunda değildir[259]. Gönderenin sözleşmeyi kendi adına yapan kişi olması gerektiğinden, bu anlamda, sözleşme bir taşıma işleri komisyoncusu aracılığı ile yapıldığında, talimat vermeye yetkili şahıs komisyoncu olur[260].

Talimat verme bir şekle tabi değildir; yazılı olabileceği gibi sözlü de yapılabilir. Buna göre TTK m. 18/3[261]'te yer alan tacirler arası bildirim yükümlülüklerindeki uyulacak şekli kural (noter, iadeli taahhütlü mektup, telgraf ya da elektronik imzalı elektronik posta yolu) taşıma sözleşmesi dahilinde verilecek talimatlar açısından kati değildir. Ancak kanımızca, taşıyıcının sorumluluğunun eşyayı gönderenin emir ve talimatları doğrultusunda bir yerden bir yere götürmesi ve gönderilene teslim etmesi sınırları dahilinde olması ve sorumluğunun esasının bu sınırlar içerisinde taşıma konusu eşyaya özen borcundan kaynaklanması sebebi ile taşıyıcının sorumluluğunun sınırını ispat bakımından bu talimatların taşıyıcı tarafından yazılı olarak verilmesini talep etmesi yararına olacaktır. Ayrıca, taşıma sözleşmesinin yazılı yapıldığı, taşıma senedinin veya yük senedinin düzenlendiği durumlarda verilen talimatların, taşıma sözleşmesinin koşullarını değiştirmesi göz önüne alınarak[262], taşımaya ilişkin verilen talimatların yazılı yapılması daha isabetli olacaktır.

[257] Adıgüzel; s. 97.
[258] Bkz. Bölüm 1, dn.248.
[259] Atabek, Eşya Taşıma, s. 146.
[260] Arkan; Sorumluluk, s.75.
[261] 6102 sy. TTK m18/3: 'Tacirler arasında, diğer tarafı temerrüde düşürmeye, sözleşmeyi feshe, sözleşmeden dönmeye ilişkin ihbarlar veya ihtarlar noter aracılığıyla, taahhütlü mektupla, telgrafla veya güvenli elektronik imza kullanılarak kayıtlı elektronik posta sistemi ile yapılır.'
[262] Atabek; Eşya Taşıma s.149, Eriş; 2015, s 416.

TTK m. 868/4[263];

Bu hükme göre taşıma senedi mevcut ve taşıma senedinde düzenlenmiş, şart edilmiş ise, talimat verecek kişi taşıma senedinin bir nüshasını ibraz ederek talimat verebilecektir.

TTK m. 868/2[264]' e göre taşıma konusu eşya, gönderenin tasarrufundan çıkıp, gönderilene geçtiği yani eşyanın gönderilene teslim edildiği anda, talimat verme yetkisi gönderilene geçmektedir. Ancak taşıma sözleşmesine göre taraflar taşıma başladığı anda veya eşyanın gönderilene tesliminden önce de gönderenin talimat yetkisinin sona ereceğini sözleşmede şart edip, talimat verme yetkisini gönderilenin tasarrufuna bırakabilirler.

TTK m. 869/1[265]'e göre, taşıma sözleşmesinin tam üçüncü şahıs yararına sözleşme olma gereği, talimat verme yetkisinin gönderilene geçmesinden sonra gönderen, gönderilenin bu yetkisini kısıtlayan veya kullanmasını tamamen engelleyen hareketlerde bulunamayacaktır (6098 sy. TBK m.129)[266].

Bu madde hükmüne istinaden, taşıyıcı tasarruf hakkı gönderilende olsa bile, eğer gönderileni bulamıyorsa, eşyanın varma yerinde gönderileni bulmaya dair tüm çabalar sonuç vermemişse, teslimin yapılamayacağı anlaşılmış ise, her ne kadar taşıma sözleşmesine gönderilenin talimat verme yetkisi hakkı şart edilmişse de, bu noktadan sonra gönderilenin talimat yetkisi sona erer ve gönderene geçer. Taşıyıcı

---

[263] TTK m.868/4 : *'Taşıma senedi düzenlenmiş ve her iki tarafça imzalanmışsa, gönderen, taşıma senedinde öngörülmüş olması şartıyla, ancak kendisine ait olan nüshayı ibraz ederek tasarruf hakkını kullanabilir.'*

[264] TTK m.868/2: *'Eşyanın teslim yerine ulaşması ile, gönderenin emir ve talimat verme yetkisi ve tasarrufta bulunmak hakkı sona erer. Bu andan itibaren söz konusu yetki ve haklar gönderilene ait olur. Birinci fıkranın ikinci ilâ dördüncü cümle hükümleri burada da geçerlidir.'*

[265] TTK m.869/1: *''XIV – Taşıma ve teslim engelleri*

(1) Eşyanın teslim edilmesi gereken yere ulaşmasından önce, taşımanın sözleşmeye uygun olarak yapılamayacağı anlaşılırsa veya eşyanın teslim edileceği yerde teslim engelleri çıkarsa, taşıyıcı, 868 inci madde uyarınca tasarruf hakkına sahip olan kişiden talimat almak zorundadır. Tasarruf hakkını gönderilen haizse ve bulunamıyorsa veya eşyayı teslim almaktan kaçınıyorsa, tasarruf hakkı birinci cümle uyarınca gönderen tarafından kullanılır. Tasarruf hakkının kullanılması taşıma senedinin ibrazına bağlı tutulmuş olsa bile bu hâlde taşıma senedinin ibrazı gerekli değildir. Taşıyıcı, kendisine talimat verilen durumlarda, teslim engelinin taşıyıcının riziko alanına giren bir nedenden kaynaklanmamış olması şartıyla, 868 inci maddenin birinci fıkrasının üçüncü ve dördüncü cümlelerinde öngörülen istem haklarını ileri sürebilir.''

[266] Adıgüzel; s.98

var olan bu teslim engellerinin somut olması şartı ile bildirimi gönderene yapar ve bu aşamadan itibaren gönderenin emir ve talimatları ile bağlı olur.

Eğer gönderilen bu durumu tespit eder ve talimat hakkını kullanamadığı için itirazda bulunur ise gönderilen, talimat yetkisinin kendinde bulunduğunu, telsim engellerine dair durumların oluşmadığını, talimat vermeye ilişkin tasarruf hakkının kendisinde bulunduğunu ispat yükü altındadır. Taşıma senedi düzenlenmiş ve her iki tarafça imzalanmışsa, gönderen, taşıma senedinde öngörülmüş olması şartıyla, ancak kendisine ait olan nüshayı ibraz ederek tasarruf hakkını kullanabilir.[267] Talimat vermek isteyen gönderen, muhakkak taşıma senedinin bir kopyasını sunmak zorundadır.

Belirtmek isteriz ki TTK m.868/6'ya istinaden gönderen ile taşıyıcı arasında yapılmış olan taşıma sözleşmesine göre tasarruf hakkının kullanılması, taşıma senedinin ibrazı şartına bağlanmış ve taşıyıcı herhangi bir talimatı, taşıma senedi ibraz edilmeden yerine getirmişse, bundan doğacak zararlar için hak sahiplerine karşı sorumludur. Taşıyıcının sorumluğunu sınırlayan hükümler geçersizdir. Söz konusu sorumluluk sınırlanamaz ve eğer bir sınırlama getirilmiş ise, bu sınırlama gönderilene karşı geçersiz sayılmalıdır[268]. Taşıyıcı, teslim yerinde gönderen tarafından imzalanmış taşıma senedinin bir kopyasını aldığı andan itibaren gönderilen tasarruf hakkına sahip olmaktadır.

Gönderenin talimat verme yetkisinin sona erişi, eşyanın ulaşma haberinin gönderilene varış anı değil, bu haberin taşıyıcı tarafından yapıldığı tarihtir ve eşyanın ulaştığı haberi herhangi bir şekilde yapılabilir[269]. Eşyanın varma yerine ulaştığı gönderen tarafından herhangi bir şekilde önceden öğrenilmiş ise, bu noktada taşıyıcının bildirim yapmasına gerek yoktur. Gönderilen, taşıma konusu eşyanın teslimi talep ettiği zaman, gönderen eşyanın varma yerine ulaştığını biliyor ise, gönderilenin teslim talebini içeren talimatı ile tasarruf hakkı gönderilene geçer.

[267] 6102 sy. TTK m.868/4.
[268] Eriş; 2015, s. 416.
[269] Arkan; Sorumluluk, s.78, Atabek; Eşya Taşıma, s.151.

TTK 868/3[270]' e göre gönderilene eşya üzerinde tasarruf hakkı tanınmıştır[271]. Gönderilen, eşyada tasarruf hakkı kendisine geçmesinden itibaren eşyanın bir üçüncü kişiye teslim edilmesini talep edebilmektedir. Söz konusu madde açıkça gönderilenin bu hakkı kullanabilmesi için talimat verme yetkisinin kendisine geçmesini şart etmektedir. Gönderilen eşyanın üçüncü bir kişiye teslim edilmesi talimatından sonra eşyanın kendisine teslim edilmesini talep hakkı gönderilenin talimat ile tayin ettiği üçüncü kişiye geçer. Ancak madde metnine bakıldığında gönderilen tarafından tayin edilen üçüncü kişinin eşyanın teslim edileceği bir başka kişi tayin edemeyeceğine ilişkin açık bir sınırlama görmekteyiz. Gönderilen, söz konusu taşımaya konu eşyayı bir üçüncü kişiye teslimini istemişse, bu kişi artık başka bir gönderileni belirleyemez[272]. Ancak üçüncü kişi kendi tasarrufuna geçmiş eşyayı devretme hakkına dair getirilen bu sınırlamayı taşıyıcı ile yeni prensipler dahilinde ve ücret karşılığı anlaşarak aşabilmektedir.

TTK m. 868/6[273]' ya göre, tasarruf hakkının kullanılması, taşıma senedinin ibrazı şartına bağlanmış ve taşıyıcı herhangi bir talimatı, taşıma senedi ibraz edilmeden yerine getirmişse, bundan doğacak zararlar için hak sahiplerine (gönderen veya gönderilen) karşı sorumludur. Bu noktada taşıyıcının sorumluluğunu sınırlayan sözleşme hükümleri geçersizdir.

Bu madde hükmüne istinaden, yine TTK m.868/1 hükmüne göre taşıma konusu eşyanın tasarrufuna yönelik verilecek emir ve talimatlar açısından hak sahibine taşıma senedinin bir kopyasının sunulması taşıma sözleşmesine şart edilmiş ise, taşıyıcı taşıma senedi ibraz edilmeden yerine getirilmesi talep edilen her emir ve talimat bakımından meydana gelecek zararlardan gerçek tasarruf hakkı sahibine karşı sorumlu olacaktır. TTK'nın emredici olan bu hükmüne karşın, bunu sınırlayan bir anlaşmanın önceden yapılması da hükümsüzdür[274].

---

[270] TTK m.868/3: *'Gönderilen, tasarruf hakkını kullanarak eşyanın bir üçüncü kişiye teslimini istemişse, bu kişi başka bir gönderilen belirleyemez.'*

[271] Eriş; 2015, s. 416.

[272] Vural Seven; Taşıma Hukukunda Gönderilen, Yetkin, Ankara 2012, s.116 vd. (Gönderilen).

[273] TTK m.868/6: *'Tasarruf hakkının kullanılması, taşıma senedinin ibrazı şartına bağlanmış ve taşıyıcı herhangi bir talimatı, taşıma senedi ibraz edilmeden yerine getirmişse, bundan doğacak zararlar için hak sahiplerine karşı sorumludur. Taşıyıcının sorumluğunu sınırlayan hükümler geçersizdir.'*

[274] Adıgüzel; s. 100.

Talimat verme yetkisi bakımından CMR'ye baktığımızda;

CMR' ye göre taşıma senedi eşyanın ilintilendirildiği, hakkı içeren bir kıymetli evrak değildir. CMR- Taşıma senedi sadece ispat gücüne sahip bir belgedir. CMR- Taşıma senedi bir refakat belgesidir. CMR'ye tabi bir taşımada eşyanın el değiştirmesi CMR-Taşıma senedine bağlanmıştır[275].

CMR m. 12/1'e göre gönderen, özellikle taşımayı durdurmasını, teslimin yapılacağı yeri değiştirmesini veya sevk mektubunda gösterilen alıcıdan başkasına teslim etmesini istemek suretiyle yüke tasarruf etmek hakkına sahiptir.

Gönderilen eğer taşıma senedinin ikinci kopyasına sahipse, eşya varma yerine ulaştığında gönderilene taşıma senedinin ikinci kopyası verildiğinde eşya üzerindeki tasarruf hakkına sahip olması sonucu talimat verme yetkisini kullanabilecektir.

CMR talimat hakkını temelde, 6102 sayılı TTK ile aynı çerçevede olmak üzere gönderende tutar. Gönderen, taşıma işi başlamadan, CMR-Taşıma senedine önceden bir şart düşerek talimat verme yetkisini gönderilene bırakabilir.

Gönderilen, CMR m. 12/1, m.12/2 ve m.12/4'e göre, taşıma konusu eşyayı, tasarruf hakkı sahibi tarafından verilecek bir talimat ile CMR-Taşıma senedinde yazan gönderilenden başka birine teslim edilebilir.

CMR m. 12/4 ve 6102 sayılı TTK m. 868/3'e birlikte baktığımızda, talimat verme yetkisini sahip olan gönderilen, taşıma konusu eşyanın bir üçüncü kişiye teslimini isteyebilse de üçüncü kişi, taşıyıcıya talimat vererek taşıma konusu eşyanın bir başka kişiye teslimini isteyemez[276].

Talimatı veren kişinin o talimatı vermeye yetkili olduğunu taşıyıcının kontrol etmesi ve ona göre talimatı yerine getirmesi uygun olacaktır[277]. Zira gerçek hak sahibi tarafından verilmemiş olan talimatlardan dolayı zarara uğrayan gerçek hak sahibi, zararlarını taşıyıcıdan talep etme hakkına sahiptir. Bu nedenle CMR m. 12/7

[275] Adıgüzel; s.101
[276] Eriş; 2015, s.416, Seven; Gönderilen, s. 116.
[277] Bu husus aynı zamanda taşıyıcının basiretli bir tacir olarak hareket etmesi yükümlülüğüne de işaret etmektedir.

uyarınca[278], taşıyıcı talimata aykırılık itirazı ile karşılaşmak istemiyor ise, talimatı yerine getirirken CMR- Taşıma senedinin birinci kopyasını talep etmelidir. CMR-Taşıma senedinin ikinci nüshasının gönderilene teslim edilmesi halinde, birinci nüshaya sahip olmadan gönderilen mallar üzerinde tasarruf hakkına sahip değildir. Birinci nüshanın edinilmesi ile aslında talimatın gerçekten talimat vermeye yetkili kişiden alındığından emin olunması kastedilmektedir. Çünkü taşıyıcı talimat vermeye yetkili kişiyi bilmeli, gerçekten böyle bir yetkiye sahip olup olmadığını kontrol etmelidir[279]. Aksi halde taşıyıcıya ait bu sorumluluk sebebi ile taşıyıcı, talimata aykırılık nedeni ile tazminat ödemekle yükümlü kalacaktır.

CMR m. 13/1;

'Yükün teslim için belirtilen yere varışından sonra alıcı, makbuz karşılığında kendisine sevk mektubunun ikinci nüshasını ve yükü teslim etmesini istemek hakkına sahiptir. Yükün kaybolduğu saptanır veya 19 uncu madde de öngörülen zamanın bitiminden sonra ulaşmaz ise taşıma sözleşmesinden doğan hakları, alıcı kendi adına taşımacıya karşı kullanmak hakkına sahiptir.'

CMR taşıma senedinin ikinci nüshası bazen teslimden önce de gönderilene geçebilmektedir. Gönderilende CMR-Taşıma senedinin ikinci nüshası bulunmakla birlikte gönderilen eşyayı teslim almaktan imtina ediyor olabilir. Bu noktada eşyalar üzerindeki tasarruf yetkisi, dolayısı ile talimat verme yetkisi yasal düzenleme gereği önceden bu hakka sahip gönderende olacaktır. Çünkü eşyayı teslimden imtina eden gönderilenin her ne kadar CMR- Taşıma senedinin ikinci nüshasına sahipse de, haliyle eşyaya ilişkin talimat vermede herhangi amacı ve hukuki yararı da olmayacaktır. Gönderilenin eşyayı teslim almaktan imtina etmesi, hukuken taşıma sözleşmesinin sona ermemiş olduğunu ifade etmektedir. Bu sebeple ki gönderilen eşyayı teslim alana kadar, her ne kadar CMR-Taşıma senedinin ikinci nüshasını

[278]Bkz. CMR m. 12/7; *' Bu maddede öngörülen koşullara göre verilen talimatı taşımacı yerine getirmemiş veyahut bunları sevk mektubunun birinci nüshasını istemeden yerine getirmiş ise bu olaydan oluşacak zarar ve zıyan için istekte bulunma hakkına sahip kişiye karşı sorumlu olur.'*

[279] *'Davalı taşıyıcı, yükü talimata uygun olarak gönderilene teslim ettiğini ve fuar organizasyonunun mal girişini tespit ederek deri ürünlerini teslim almasına göre, artık taşıyıcının sorumluluğu söz konusu değildir.'* T.C. Yargıtay 11. H.D. 30.11.2000, E.7216/K.9478, Eriş; 2015, s. 423, *'… R.Sarı'nın şirket çalışanı ve Ankara'daki yetkili temsilcisi olduğu ve işbu davanın konusunu oluşturan elli adet gönderinin de R. Sarı'ya teslim edildiği konularında taraflar arasında bir uyuşmazlık bulunmamaktadır…',* T.C. Yargıtay 11. H.D. 20.12.2012, E.3026/K.21405, Eriş; 2015, s. 418-419.

elinde bulundursa da CMR m. 12/1, m. 13/1 ve m. 15/1 dahilinde gönderilen talimat verme hakkını kullanamayacaktır. Gönderilene talimat yetkisini önceden vermek amacı ile, CMR-Taşıma senedinin nüshasını talep edebilme hakkı vermek, CMR 13/1'e aykırıdır ve gönderenin onayına olmaksızın taşıma sözleşmesine üçüncü bir kişinin müdahalesine imkan verir ve senedin refakat belgesi olarak da bulunmaması sonucunu doğurur[280].

CMR m. 12/3 kapsamında eğer taşıyıcının sahip olduğu CMR-Taşıma senedine düşülen şerhe göre gönderilenin taşıma konusu eşya üzerinde emir ve talimat verme hakkına sahip olduğu belirtilmiş ise, taşıyıcı bu emir ve talimatları uygulamaktan imtina edemeyecektir. Bu durumlarda gönderenin emir ve talimat verme yetkisi, CMR-Taşıma senedine düşülen şerh ile gönderilene geçmektedir.

TTK m. 860, 'Refakat Belgeleri' başlığı altında 2. fıkra, *'Taşıyıcı kendisine verilen belgelerin zıyaından, hasarından veya yanlış kullanılmasından doğan zararlardan sorumludur; meğerki zıya, hasar veya yanlış kullanma taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği durumlardan kaynaklanmış olsun'* şeklinde diğer sorumluluk hallerini açıklamıştır. Ancak bu koşullarda, taşıyıcının sorumluluğu eşyanın zıyaı halinde ödenecek miktarla sınırlı kalmaktadır.

TTK m. 884, hak sahibin diğer zararlarında sorumluluğu sınırlamıştır. Buna göre taşıyıcı, taşıma işinin yapılmasında, sözleşmeden doğan bir yükümlülüğünü ihlal etmesi nedeniyle meydana gelen ve eşyanın zıyaından, hasarından veya taşıma süresinin aşılmasından kaynaklanmayan ve eşya veya kişi zararları dışında kalan zararlardan, tam zıya halinde ödenmesi gereken tazminat miktarının üç katı ile sınırlı olmak üzere sorumlu tutulmuştur[281].

2.3.2. Taşıma ve Teslim Engellerinden Kaynaklanan Sorumluluğu

Taşıyıcının sorumluluğu, taşıma sözleşmesinin kurulması ve eşyaların taşıyıcıya teslimi ile başlamakta ve eşyanın süresinde varma yerinde gönderilene teslimi ile nihayete ermektedir. Hayatın olağan akışı içerisinde bazen taşıma işi beklenen sürecinde ve/veya beklenen şekilde taraflar arasındaki sözleşmeye uygun

[280] Karan; s. 221
[281] ATK m.433 kaynak alınmıştır.

tamamlanamamaktadır. Taşıma[282] ve teslim engelleri[283] olarak tanımlanan bu durum taşımanın beklenen şekilde ve sözleşmeye uygun olarak tamamlanamamasını anlatmaktadır. Bu noktada, taşıyıcının gönderen veya gönderilene karşı bildirme yükümlülüğü olarak adlandırılabilecek bir yan mükellefiyeti tahmil etmektedir[284]. Her engel taşıma engeli sayılamayacağından, engelin taşıma sözleşmesi yapılmasından sonra, fakat teslimden önceki süre içinde çıkması halinin engel olarak

[282] *'…CMR Konvansiyonunun 14. Maddesinde yük teslim yerine varmadan önce mukavelenin sevk mektubunda öngörülen koşullara göre uygulanmasının imkansız hale gelmesi durumunda taşımacının CMR Konvansiyonunun 12.maddesi gereğince yüke tasarruf etmesi gereken kişiden talimat istemesi gerekmektedir…'*, T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, E. 27.11.2012, E.16500/K.19281, *'… Mahkemece iddia, savunma ve tüm dosya kapsamına göre; CMR m.14 anlamında taşımanın imkansız hale geldiği, yine CMR 14/1 hükmü icabına göre taşıyıcı davalının yük üzerinde tasarruf etme hakkı bulunan davacıdan 22.11.2010 tarihli yazışma örneği içerisinde 'malzemelerin en kısa zamanda Erenköy gümrüğüne gelmesi ' yönünde talimat aldığı ve talimat icabının yerine getirildiği, bu suretle taşıyıcı davalının taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluktan kurtulduğu gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir…. Usul ve kanuna uygun bulunan hükmün onanmasına karar verilmiştir.'*T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, 14.01.2014, E.2013/9814, K.2014/748, *'… Taşıyıcı hatalı yükleme, istifleme, boşaltma işlemlerini fark etmesi halinde, CMR'nin 14 ve 16. Maddeleri kapsamında hareket ederek, durumu zamanında gönderen veya alıcıya bildirerek taşımanın devamı hakkında talimat almalıdır…*'T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, 18.11.2014, E.9687/K.17795 Lale; s. 235-239.

[283] *'… Mahkemece; iddia ,savunma, toplanan kanıtlar ve bilirkişi raporuna göre, taşınan emtianın alıcı firma tarafından kabul edilmemesi üzerine davalının acentesinin deposuna bırakıldığı, ancak depoya bırakma konusunda CMR Konvansiyonunun 16/2 ve 15/1. Maddelerine göre davacıdan talimat aldığının kanıtlanamadığı, bu konuda yazılı bir belge bulunmadığının davalı vekilinin imzalı beyanı ile sabit olduğu, talimat olmadığına göre taşıyıcının malların alıcıya teslim borcunu yerine getirmediği, zarardan davalının sorumlu olduğu gerekçesi ile asıl davanın kabulüne, ….TL'nin dava tarihinden itibaren temerrüt faizi ile birlikte davalıdan tahsiline, karşı davanın reddine karar verilmiştir…*'T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, 16.10.2007, E. 8976/K.12898, *'…. Mahkemece, bu belge Konvansiyonun 15-16. Maddeleri çerçevesinde değerlendirilmemiş, ….. satışın, FOB satış olması nedeni ile navlunun alıcıya ait olduğu ve bu nedenle davalının hapis hakkını kullanamayacağı kabul edilmiştir. Oysa, her ne kadar satış FOB satış ise de aynı zamanda vesaik mukabili olup, yurtdışındaki alıcı, vesaikleri ibraz ederek malı teslim almadığından muhabir banka tarafından vesaik Türkiye'deki bankaya iade edilmiş, davacının mal üzerindeki tasarruf hakkı, malın davalı tarafından geri getirilmesi ile avdet etmiş bulunmaktadır. Bu durumda, CMR konvansiyonunun 15 ve 16. maddeleri uyarınca gönderen davacının verdiği talimat da göz önüne alınarak navlun ve yaptığı masraflar yönünden taşıyıcı davalının TTK' nın 794. Maddesi gereğince hapis hakkını kullanmasının haklı bir neden dayanıp dayanmadığı değerlendirilip, davalının hapis hakkının mevcut olduğu sonucuna varılması halinde, bu defa borç miktarı belirlenerek bu miktar için hapis hakkının tanınması gerekirken, eksik inceleme ile karar verilmesi doğru görülmediğinden hükmün bu nedenle davalı yararına bozulmasına karar vermek gerekmiştir….'*T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, 01.07.2008, E.3282/K.9356. , *'… CMR Konvansiyonu 15/1 maddesi uyarınca taşıyanın alıcı tarafından teslim alınmayan emtia için gönderenden talimat alarak, buna uygun hareket etmesi gerekir. Dosya içeriğinden davacının bu yönde bir talimat almadan emtiayı Türkiye gümrüğüne geri getirdiği ve buna ilişkin taşıma ücretini davalıdan talep ettiği anlaşılmaktadır. Buna göre emtianın dönüşü için istenen navlun ücretinden davalının sorumlu olmamasına rağmen yazılı gerekçe ile davanın tümüyle kabulüne karar verilmesi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir. …'* T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, E.25.03.2013, E.2012/6061 K.2013/5767, Lale; s. 248-255.

[284] Adıgüzel; s.104, Eriş; 2015, s.427.

kabulü gerekir[285]. Örneğin grev ilanı, afet veya taşıma açısından getirilen yasaklar, düzenlemeler ve benzeri haller[286].

6102 sy. TTK m.869[287] metnini incelediğimizde, taşıma konusu eşyanın taşıma esnasında, varma yerine ulaşmadan taşıma işinin sözleşmeye uygun yerine getirilemeyeceği sabit ise ya da varma yerinde birtakım teslim engelleri meydana gelmiş ise taşıyıcı, 2.4.1. madde başlığı altında açıkladığımız üzere eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip kişiden TTK m.886 uyarınca talimat almakla yükümlüdür[288]. Taşıyıcının gerekli talimatı alıp, hareket edebilmesi için de muhakkak tasarruf hakkı sahibine bildirimde bulunması zorunludur.

CMR 14/1[289] maddesine baktığımızda benzer şekilde bir düzenleme görmekteyiz;

Belirtmek isteriz ki, taşıma ve teslim engeli, en temel anlamda taşımanın ve teslimin yapılamamasını ifade etmekte olup, taşımanın zorlaşması, taşımanın maliyetinin

[285] Eriş; 2015, s. 426.
[286] Arkan; Demiryolu Taşımaları, s. 145.
[287] TTK m.869: *'XIV - Taşıma ve teslim engelleri*
(1) Eşyanın teslim edilmesi gereken yere ulaşmasından önce, taşımanın sözleşmeye uygun olarak yapılamayacağı anlaşılırsa veya eşyanın teslim edileceği yerde teslim engelleri çıkarsa, taşıyıcı, 868 inci madde uyarınca tasarruf hakkına sahip olan kişiden talimat almak zorundadır. Tasarruf hakkını gönderilen haizse ve bulunamıyorsa veya eşyayı teslim almaktan kaçınıyorsa, tasarruf hakkı birinci cümle uyarınca gönderen tarafından kullanılır. Tasarruf hakkının kullanılması taşıma senedinin ibrazına bağlı tutulmuş olsa bile bu hâlde taşıma senedinin ibrazı gerekli değildir. Taşıyıcı, kendisine talimat verilen durumlarda, teslim engelinin taşıyıcının riziko alanına giren bir nedenden kaynaklanmamış olması şartıyla, 868 inci maddenin birinci fıkrasının üçüncü ve dördüncü cümlelerinde öngörülen istem haklarını ileri sürebilir.
(2) Gönderenin, 868 inci madde uyarınca sahip olduğu tasarruf yetkisine dayanarak malın üçüncü bir kişiye teslim edilmesi talimatını vermesinden sonra, taşıma veya teslim engeli ortaya çıkarsa, birinci fıkranın uygulanmasında, gönderilen gönderenin, üçüncü kişi de gönderilenin yerini alır.
(3) Taşıyıcı, 868 inci maddenin birinci fıkrasının birinci cümlesine göre, uyması gereken talimatları uygun bir süre içinde alamazsa, tasarruf hakkı sahibinin menfaatine en iyi görünen tedbirleri almakla yükümlüdür. Taşıyıcı, eşyayı, boşaltıp saklayabilir, 868 inci maddenin birinci fıkrası ilâ dördüncü fıkrası hükümlerine göre tasarruf hakkını haiz kişinin hesabına saklanması için tevdi edebilir veya geri taşıyabilir. Taşıyıcı, eşyayı üçüncü bir kişiye tevdi ederse, sadece bu kişinin seçiminde gösterilmesi gereken özenden sorumludur. Bozulabilecek bir mal söz konusu ise, malın durumu böyle bir önlemi haklı kılıyorsa veya aksi takdirde oluşacak giderler malın değerine göre makul bir oranda değilse, taşıyıcı, Türk BorçlarKanunu'nun 108 inci madde hükmüne uygun olarak malı sattırabilir. Taşıyıcı, değerlendirilmesi imkânı bulunmayan eşyayı imha edebilir. Eşyanın boşaltılmasından sonra taşıma sona ermiş sayılır.
(4) Taşıyıcı, üçüncü fıkraya göre alınan önlemler sebebiyle gerekli giderlerin tazminini ve uygun bir ücret ister; meğerki, engel kendi riziko alanına giren bir nedenden kaynaklanmış olsun.'
[288] Aynı yönde bkz. Eriş; 2015, s. 426.
[289] CMR .14/1: '*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.'*

artması, taşımanın daha güç koşullarda yapılmak zorunda kalması gibi durumlar birer engel değildir.

Taşıma Engeli;

TTK m. 869'a göre taşımanın sözleşmede yer alan şartlar dahilinde yerine getirilmesine engel tüm durumlar taşıma engelidir. Eğer taşıma sırasında bir taşıma engeli medya gelmişse ve bu sözleşmede belirlenmiş bir durum ise bu noktada taşıma engelinin hem somut hem hukuki geçerliliğinden bahsedebiliriz. Taşıma işi yapılırken ortaya çıkan taşıma engeli taşıyıcı tarafından ortadan kaldırılabiliyorsa bu noktada bir taşıma engelinden bahsedemeyiz.

CMR' ye göre taşıma engeli taşıyıcı faktörü olmaksızın tamamen dış kaynaklı sebeplerdir. Buna taşıma konusu eşyanın gönderilene teslim edilemediği hallerdir. Objektif engel olarak taşınan eşyanın ticaretinin yasaklanması, sübjektif engel olarak ise taşıyıcının iflası örnek gösterilebilir[290]. Ancak gerek objektif, gerek sübjektif bir engel olsun eğer ki taşıma engelinin ortadan kaldırılabilmesi imkanı mevcut ise, o zaman bir taşıma engelinden söz edilemez.

Eşyanın boşaltılma yükümlülüğünün taşıyıcıda olması durumunda, işletmesinde meydana gelen grev, mücbir sebep niteliğinde durumlar, taşıma konusu eşyanın ihracının yasaklanması veya eşyanın gönderileceği yere çıkışının yetkili makamlarca engellenmesi gibi olaylar birer taşıma engeli olarak değerlendirileceğini[291] ifade etmiştik. Kamu güvenliği, kamu otoritesi sonucu el koymalar, sağlık tedbirleri uygulamaları sonucu eşyanın boşaltılması gibi durumlar da bu anlamda örnektir.

Teslim Engeli;

Teslim engeli, taşıyıcının taşıma sonunda teslim etme yönünde iradesi bulunmasına karşın, eşyayı teslim alma hakkına sahip kişinin herhangi bir nedenle teslim almaması ya da alamamasıdır[292]. Teslim engeli gönderilenden de kaynaklanabilir, gönderilenden bağımsız olarak da oluşabilir. Teslim imkansız veya katlanılamazsa

[290] Karan; s.245.
[291] Arkan; Sorumluluk, s.86, Eriş;2015, s.426.
[292] Aydın; s.43.

karşımızda bir teslim engeli var demektir ancak, bu hususlar dışında gönderilene teslim anında oluşan engel bir teslim engelidir.

Eğer teslim edilecek yerde gönderilen bulunamıyorsa, taşıyıcı kendinden beklenen ölçüde bir araştırma yapmakla yükümlüdür. Ancak taşıyıcının elinden gelen gayreti göstermesine rağmen gönderileni bulamadığı durumda bir teslim engeli var demektir.

Gönderilenin eşyayı kabul etmemesi de bir teslim engelidir. Kısmi kabul de, kabul etmeme sayılmalıdır[293]. Ancak sözleşme gereği CMR hükümlerinin uygulandığı bir taşımada, kısım kısım teslim edilecek bir eşya var ise gönderilen bazı bölümleri teslim almak istemediği zaman kabul ettiği kısımlara ilişkin tüm masrafları ödemekle yükümlü olacaktır.

Boşaltmanın veya boşaltma zamanının objektif ve sübjektif bakımdan imkansız olması ya da katlanılmaz nitelikte bulunması[294] da bir teslim engelidir.

Teslim engeli bu saydıklarımızdan ibaret olmayıp, farklı şekillerde de tezahür edebilir. Somut verilere göre engelin gerçek anlamda bir teslim engeli olup olmadığı değerlendirilmelidir[295].

Teslime engel olan durumların varlığı halinde, tasarruf hakkı sahibi kim ise muhataba haber vermek durumundadır. Tasarruf hakkına gönderen sahipse, taşıyıcı göndereni derhal bilgilendirmeli ve gönderenin talimatlarını yerine getirmelidir[296]. Aksi halde taşıyıcı kendisi tasarruf hakkını kullanmaktan sorumlu olacaktır. Eşya teslim edilmemişse, eşya kabulden imtina ediliyorsa dahi taşıyıcı eşyayı korumakla mükelleftir[297].

---

[293] Arkan; Sorumluluk, s.86,dn.145.

[294] Aydın; s.43

[295] Burada önemli olan, yapılan taşıma sözleşmesine göre eşyanın teslimine imkan vermeyen önemli bir sebebin varlığının bulunması, bu durumun da teslim anında var olmasıdır.

[296] Teslim engeli karşısında CMR m.15'e göre taşıyıcının davalı gönderenden talimat istemesine rağmen uygun talimatı vermeyen ve taşıyıcının beklemesine neden olan davalı gönderen de bekleme (demuraj) ücretinden sorumludur. T.C. Yargıtay 11. H.D. 25.02.2015, e.2014/17300, K. 2015/2490, Lale; s. 255-256. Aynı yönde bkz. T.C. Yargıtay 11. H.D. 25.03.2013, E.2012/6061, K.2013/5767, Lale; s.254-255.

[297] T.C. Yargıtay 11.HD.03.11.1992, E.3771 K.10337, *'…taşınan eşyayı gönderilenin teslim almadığı durumda taşıyıcının bildirim yükümlülüğüne uymaması sonucu, kendi başına bir harekette bulunması, mesela, eşyayı bildirimde bulunamadan başka birine teslim etmesiyle, bu davranışından sorumlu olacaktır.'*,Eriş; s.520-521.

6102 sy. TTK 869/1' e göre bir taşıma engeli mevcutsa, taşıyıcı m. 868'e göre eşya üzerinde tasarruf hakkı sahibi kim ise, ondan talimat almak zorundadır. Tasarruf hakkını tayin bakımından ise eğer taşıma sözleşmesinde aksine bir şart yok ise o zaman eşya varma anına kadar tasarruf hakkı gönderende olmakla, teslim yerinde varma anında ise gönderilene geçmektedir. Esasen, daha önce de değinildiği üzere, talimat için bir şekil şartı olmamasına karşın, istina olarak, eğer bir taşıma senedi düzenlenmiş ise, gönderen talimat hakkını ancak taşıma senedinin ibrazı ile kullanabilmektedir.

6102 sy. TTK 869/1, 3. cümlesine baktığımızda, teslim engeli olarak gönderilenin eşyayı teslim almadığı veya gereken gayrete rağmen gönderilenin bulunamadığı durumlarda, her ne kadar tasarruf hakkı kullanımı taşıma senedine bağlanmış olsa da, tasarruf hakkı taşıma senedi ibrazı gerekmeksizin gönderene geçecektir[298].

Gönderilen, eşyanın tesliminin imkansız ve katlanılamaz önemli bir durumun olduğunu tespit noktasında eğer taşıma sözleşmesinde şart edilmiş veya gönderilen tarafından bildirim yapılması talep edilmiş ise bildirimde bulunacak olup, bildirim, gönderenin temel anlamda bir yükümlülüğü değildir.

6102 sy. TTK 868/1'e göre gönderenin bu tür emir, talimat ve tasarrufları, taşıyıcının işletmesi için sakıncalıysa veya diğer gönderenlerin ve alıcıların gönderileri için bir zarar tehdidini beraberinde getiriyorsa, taşıyıcı bunları yerine getirmekle yükümlü değildir. Taşıyıcı, bu istemlerin yerine getirilmesini red edebilecektir[299].

Daha önce de ifade edildiği üzere, taşıma senedi düzenlenmiş ve her iki tarafça imzalanmışsa, gönderen, taşıma senedinde öngörülmüş olması şartıyla, ancak kendisine ait olan nüshayı ibraz ederek tasarruf hakkını kullanabilir. Gönderen bu durumda, TTK m.865' e göre fesih hakkını kullanabilir ve yine aynı madde dahilinde fesih sonucu talep haklarını kullanabilir.

Gönderilen, talimat hakkı sahibi olarak eşyaların taşıyıcı tarafından üçüncü bir kişiye teslimi talimatını vermiş ise, bu noktada gönderilenin eşyayı teslim aldığı sabit olmakla ilk gönderenin talimat hakkı doğal olarak kalmayacak ve gönderilen

[298] Eriş; 2015, s.426.
[299] Eriş; 2015, s.415.

gönderen sıfatına sahip olarak talimat yetkisini kullanacak ve taşıyıcı da bu talimata uyacaktır[300].

TTK m.868/3[301] hükmüne göre, taşıyıcı talimatı uygun sürede alamaz ise, tasarruf hakkı sahibinin menfaatine en uygun şekilde hareket edecektir. Taşıma ve teslim engeline göre talimat süresi de değişebilmekte olup, somut olaya göre değerlendirme yapmak en doğrusu olacaktır. Burada temel anlamda somut olaya göre talimatın verilmesindeki en uygun süre belirlenmelidir. Taşıyıcı bu kriterlere göre talimatı eşyanın niteliği ve somut engele göre öngörülebilecek sürede alamamış ise, o zaman TTK m.869/3'e göre hareket etme hakkına sahip olacaktır[302].

Taşıyıcı eşyayı üçüncü bir kişiye tevdi ederse, sadece bu kişinin seçiminde gösterilmesi gereken özenden sorumludur.

Taşıyıcı, TTK m.869/3'e göre hareket ederken taraf sıfatı satıcı olmayıp, taşıyıcı sadece tasarruf hakkı sahibi lehine hareket eden kişi konumundadır. Bunun en önemli nedeni, taşıma sözleşmesinin tam üçüncü şahıs yararına sözleşme olmasıdır[303]. Bu noktada taşıyıcı TTK m.869/3'e göre taşıyıcının eşyayı koruma borcundan kurtulabilmesi için, talimatın verilememiş olması, eşyanın niteliği ve 869. maddede yer alan tüm koşulların gerçekleşmesi ile eşyayı sattırması ve bedeli tevdi etmesi gerekir.

6098 sy. TBK m.108;

'Sözleşmenin konusu olan şeyin niteliği veya işin özelliği tevdi edilmesine uygun düşmez veya teslim edilecek şey bozulabilir ya da bakımı, korunması veya tevdi edilmesi önemli bir gideri gerektirir ise, borçlu, alacaklıya önceden ihtarda bulunması koşuluyla, hâkimin izniyle onu açık artırma yoluyla sattırıp bedelini tevdi edebilir.

[300] Eriş; 2015, s.416, Seven; Gönderilen, s. 116.
[301] Bkz. Bölüm 1, dn.270.
[302] *'.. CMR'ye ilişkin taşımada, tasarruf hakkı sahibine ulaşmayan veya uygun bir süre içinde uygun bir talimat alamayan taşımacı, eşyayı derhal boşaltabilir ve bu suretle taşıma sona erer. Böyle bir durumda, davalı taşıyıcının da ücrete hak kazandığının kabulü gerekir'* T.C. Yargıtay 11. H.D. 20.11.2011, E. 12531/K.14254, Eriş; 2015, s. 422.
[303] Adıgüzel; s.110.

Teslim edilecek şey, borsada kayıtlıysa veya piyasa fiyatı varsa ya da yapılacak gidere oranla değeri az ise, satışın açık artırma yoluyla yapılması zorunlu olmadığı gibi, hâkim, önceden ihtarda bulunma koşulunu aramaksızın satışa izin verebilir.'

Satım işlemi için belirlenen şartlar 869. Madde ve içeriğinde atıfla 6098 sy. TBK m.108'de belirlenmiş olmakla, TBK m.108 son cümlesine baktığımızda, satış işleminden önce tasarruf hakkı kimde ise ona yönelik ihtar gönderilmelidir.

Taşıyıcı, değerlendirilmesi imkanı bulunmayan eşyayı imha edebilir. Eşyanın boşaltılmasından sonra taşıma işlemi sona ermiş sayılmaktadır.

TTK m. 869/4[304]'e göre taşıma engeli taşıyıcının riziko alanına giren bir sebepten kaynaklanmış ise, taşıyıcı taşıma ücreti dışında başka bir ücret talep edemez.

CMR m.14/2[305]' e göre, eşya CMR-taşıma senedinde öngörülenlerden farklı şekilde taşınabiliyor ise tasarruf hakkı sahibinden makul sürede talimat alınamamış ise taşıyıcı, yükle ilgili tasarruf hakkı sahibinin menfaatine en uygun şekilde hareket edecek ve gerekli önlemleri alacaktır. Bunlar, taşıma konusu eşyayı boşaltma, satma, başka bir yere taşıma, başka bir taşıma aracı ile taşıma gibi hareketler ve önlemler olabilir. CMR 16/2'de yer alan yetkiler taşıyıcı tarafından tam da bu kapsamda değerlendirilir. En genel anlamda taşıyıcı bu gibi hallerde, eşyaya gereken tüm özeni göstermeli ve eşyayı korumak için tüm önlemleri almalıdır. Aksi halde eşyanın maruz kalacağı tüm zarar ve zıyadan sorumlu olacaktır.

Burada talimat verilmesi için CMR 14/2'nin tanımladığı süre kavramı makul süre olarak her olayın kendi özelliği içinde değerlendirilmelidir. Her halükarda talimat beklenilen bu süre içinde de taşıyıcı eşyanın uğrayacağı tüm zarar ve zıyadan sorumlu olacaktır.

[304] Bkz. Bölüm 1, dn.287.

[305] CMR M.14/2 : *'Bununla beraber, koşullar yükün sevk mektubunda öngörülenlerden farklı bir şekilde taşınmasına olanak sağlıyor ise ve taşımacı 12nci 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.'*

CMR m.16/1;

'Taşımacı talimat istemiyle yaptığı ödemelerle bu talimatı yerine getirmenin gerektirdiği masrafları geri alma hakkına sahiptir. Ancak, bu masrafları taşımacının kendi kusur ve ihmali yüzünden yapılmamış olması gerekir.'

Taşıyıcının talimatı alması halinde beklenen davranış, taşıyıcının bu talimata uygun olarak hareket etmesidir. Taşıyıcı talimatı yerine getirirken doğabilecek taşıma ücreti, ek ve yan masraflar ortaya çıkabilmektedir. Tüm bu masraflar taşıyıcı tarafından kendi kusur ve ihmalinin olmaması şartı ile tasarruf hakkı sahibinden(talimat veren) talep edilebilir[306]. Ancak kar kaybı, taraflarca sözleşmeye şart edilmedikçe istenemez.

Teslim engelleri TTK ve CMR' de benzer şekildedir. Gönderilenin eşyayı teslim almaktan imtina etmesi halinde taşıyıcı talimat verilmesi yönünde gönderene bildirimde bulunur ve CMR m.15'e göre gönderen CMR-taşıma senedini sunmadan da taşıyıcıya talimat verebilir. Bu durumda gönderilen yükü kabul etmemiş olsa bile gönderenden aksine talimat gelmedikçe, gönderilen bunların teslimini isteyebilir. Gönderenin talimat verdiğini düşündüğümüzde, bu talimat taşıyıcıya henüz varmadan gönderilen eşyaları teslim alma iradesini ortaya koyar ve taşıyıcı da bu irade sonucu eşyayı gönderilene teslim eder ise, taşıyıcının yükümlülüğü bu noktadan itibaren ortadan kalkar. Eşyaların gönderilene gecikmiş şekilde geldiğini düşündüğümüzde, taşıyıcı talimat için gönderene bildirim yapar. Gönderilen her ne kadar gecikmiş teslim de olsa, talimatın beklenildiği süre içinde eşyaları teslim alma iradesini açıklarsa ve kabul ederse, taşıyıcı eşyayı gönderilene teslim eder ve yükümlülüğü bu noktadan itibaren ortadan kalkar. Gönderilen eşyaları kabulden imtina ettikten sonra yeni bir irade açıklaması ile eşyaları kabul ettiğini ve fakat eşyaların üçüncü bir kişiye teslim edilmesi yönünde taşıyıcıya yönelik yeni bir gönderilen tayin ettiği takdirde, gönderen sıfatını gönderilen kazanır ve gönderenin taşıma işi ile ilgili yükümlülüğü ortadan kalkar.

[306] Buna karşılık aynı zamanda teslim engeli karşısında CMR 15. Maddesine göre taşıyıcının davalı gönderenden talimat istemesine rağmen uygun talimatı vermeyen taşıyıcının beklemesine neden olan davalı gönderen de bekleme ücretinden sorumlu olmaktadır. Bkz. T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, 25.02.2015, E.2014/17300, K.2015/2490, Lale; s.255-256.

Bu aşamada tekrar CMR m.14/2'ye baktığımızda, taşıyıcı gönderenden talimat alamıyorsa, alınması da mümkün değilse, o zaman tasarruf hakkı sahibi menfaatine en uygun tedbiri almakla yükümlü olacaktır. Taşıyıcı eğer eşyaları boşaltacak ise, tasarruf hakkı sahibi menfaatine en uygun şekilde boşalttığı eşyaları tevdi etmek durumunda olacağı için, eşyanın muhafaza yükümlülüğü çerçevesinde tevdi ettiği kişiyi seçerken en yüksek özeni göstermekle yükümlü olacaktır. Daha önce de belirttiğimiz üzere CMR m.16/2'ye göre CMR-taşıma senediyle (Sevk mektubu) ilgili ödemelerin tahakkuku devam eder. Talimat uygulanır ise, talimatın yerine getirilmesi ile ilgili masraflar taşıyıcı tarafından istenir ancak talimat beklenilen sürede gönderilenin talebi olursa, gönderilen bu ödemelerden sorumlu olacaktır.

CMR m.16/3[307] hükmüne istinaden taşıyıcının eşyayı satabileceğini görmekteyiz. Mal çabuk bozulan türden ise, eğer depo masrafı malı muhafaza etmekten daha masraflı ise veya makul süre içinde tasarruf hakkı sahibinden talimat alınamamış ise o zaman taşıyıcı malın satışını yapabilir. Makul süre, eşyanın bulunduğu yer hukukuna göre belirlenir[308]. CMR m.16/3'e göre, paragrafın birinci cümlesinde bahsedilen, eşyanın çabuk bozulabilir cinsten olması ve aşırı depolama masraflarının vukuunda, taşıyıcının talimat için bildirimde bulunmadan eşyaları sattırabilmesine izin verilmiş, son cümlesinde ise bildirimde bulunup, ancak makul sürenin geçmesiyle satışa yönelebileceği hüküm altına alınmıştır[309]. Buna göre taşıyıcı makul görünmeyen bir talimat almışsa da eşyayı sattırabilme iradesini kullanabilecektir.

AKINCI' nın görüşü doğrultusunda, CMR m.16/3'e göre eşyaları sattırma iradesini kullanan taşıyıcı o yerin hukukuna göre hareket edecektir[310]. Bu manada, satış yapılacak yer hukuku ve o yerin örf ve adetlerine bakmak gerekecektir. Taşıyıcı satışın yapıldığını- CMR açısından yükümlü olmamakla beraber-tasarruf hakkı sahibine bildirirken de bu bildirimleri yine satışın yapıldığı yer hukukuna göre yapacaktır.

---

[307] CMR m.16/3: *'Mal çabuk bozulan cinsten ise, veya durumları öyle gerektiriyor ise yahut da depolama ödemeleri malın değeri ile uyumlu değilse taşımacı yüke tasarruf etme hakkına sahip kişiden talimat beklemeden onları satabilir. Ayrıca makul bir süre bitiminde bu malları tasarruf etme hakkına sahip kişiden üstesinden gelebileceği aksine bir talimat almamış ise başka durumlarda da malın satışına kalkışabilir.'*

[308] Akıncı; s.80.

[309] Kaya; II, s.245.

[310] Aynı yönde Bkz. Akıncı; s.80.

Taşıyıcı satışı yaptıktan sonra bazı prosedürleri yerine getirmek zorundadır. Bu noktada taşıma CMR' ye tabi ise, CMR m.16/4[311] hükmü uygulanır. Taşıyıcı malların satımından sonra satış masrafları ve varsa kendi yaptığı masrafları satış bedelinden düşerek bakiyeyi tasarruf hakkı sahibine verir. Taşıyıcının yaptığı masraflar ile satış bedeli arasındaki fark sonucu taşıyıcının hala alacağı mevcut ise, taşıyıcı bu rakamı tasarruf hakkı sahibinden talep edebilir. Eşyaya ilişkin masraflar içine satıştan önceki boşaltma, muhafaza ve talimat dolayısıyla yapılan masraflar da girecektir[312].

Tasarruf hakkının kullanılması koşulu ile ilgili CMR m.12/5 b bendi; '*Bu talimatın yerine getirilmesi onların yerine getirecek kişinin eline geçtiği anda mümkün olmalı ve ne taşımacının normal işlerine engel olmalı, ne de gönderilen diğer yüklerin gönderen veya alıcılarına zarar vermelidir.'*gereği, CMR m. 12/6 *'Bu maddenin 5 (b) paragrafında öngörülen hükümlerden dolayı taşımacı aldığı talimatı yerine getirmez ise bu talimatı kendine veren kişiye derhal bilgi verecektir.*' maddesi uyarınca, taşıyıcı talimatları yerine getiremez ise, taşıyıcı talimatı veren tasarruf hakkı sahibine bildirimde bulunmalıdır. Bu duruma göre taşıyıcı aslında taşıma işinin icrası esnasında taşıma işini etkileyecek bir durumun varlığının tespiti açısından bu bildirimi yapmaktadır. Taşıma ve teslim engeline bağlanabilecek bir yükümlülük olmamakla beraber taşıma işini icra eden taşıyıcının bir yükümlüğü olduğundan, aynı zamanda 6102 sy TTK m.868/5 *'Taşıyıcı, kendisine verilen emir ve talimatları ve gönderenin tasarruflarını yerine getiremeyecekse, bunu gönderene bildirmelidir*.' gereği, tasarruf hakkı sahibine bildirilmelidir.

2.3.3. Taşıyıcının 6098 sayılı TBK Uyarınca Taşıma Sözleşmesinden Kaynaklanan Sorumluluğu

Taşıyıcının sorumluluklarını açıklarken taşıyıcının asli borcu yanında birçok yan borcunun bulunduğunu da belirtmek gerekir. Gerek 6102 sayılı TTK gerek CMR taşıyıcının taşıma sözleşmesinden kaynaklanan birçok edimi düzenlememiştir. Ancak

[311] CMR m.16/4 : *'Eğer mallar bu madde gereğince satılmış ise, satıştan elde edilen para yüke ait ödemeler çıktıktan sonra, geriye kalan kısmı bunları tasarruf etme hakkına sahip kişiye verilir. Şayet bu ödemeler satıştan elde edilen paradan fazla ise, taşımacı aradaki farkı tahsil etme hakkına sahiptir.'*

[312] Akıncı; s. 80.

bu borçlar en genel anlamda taşıyıcının akit olarak yükümlülüğünden ve basiretli bir iş adamı olarak hareket etme yükümlülüğünden[313] kaynaklanmaktadır.

Taşıyıcının 6098 sayılı TBK kapsamındaki bu yan borçları, taşıma konusu eşyanın saklanması gerekiyor ise deposunda muhafaza etmek, aracı bakımları ve onarımları yapılmış ve çalışır düzgün şekilde bulundurmak, taşıma aracını devamlı işler halde bulundurmak olabilmektedir. Taşıyıcının depoda muhafaza yükümlülüğüne dair sözleşmeden kaynaklanan yan borcu ancak ve ancak eşyayı niteliğine uygun şekilde ve niteliğine uygun ortamda bulundurmak yükümlülüğünden kaynaklanmaktadır.

Bununla beraber taraflar taşıma sözleşmesinde yükleme boşaltmayı taşıyıcının yapacağını şart etmişler ise, bu noktada 6102 sayılı TTK ve CMR açısından bu işlemlerin yapılmasından kaynaklanan zararlardan da taşıyıcı sorumlu olacaktır.

2.3.4. Taşıyıcının 4721 sayılı TMK Uyarınca Dürüstlük Kuralından Kaynaklanan Sorumluluğu

Taraflar, taşıma sözleşmesinin gereklerini yerine getirirken dürüstlük kuralına uygun hareket etmekle yükümlüdürler.

4721 sayılı Türk Medeni Kanunu m.2;

'B. Hukukî ilişkilerin kapsamı

I. Dürüst davranma

M 2.- Herkes, haklarını kullanırken ve borçlarını yerine getirirken dürüstlük kurallarına uymak zorundadır.

Bir hakkın açıkça kötüye kullanılmasını hukuk düzeni korumaz.'

Bu kanun maddesinde bahsedilen tarafların hukuki ilişkilerinin kapsamında haklarını kullanırken ve borçlarını yerine getirirken dürüstlük kuralına uygun hareket etmelerini ifade etmektedir. Bu sebepler tarafların asli edimlerinin yanı sıra, örneğin taşımada gerekli aracı bakımlı ve çalışır şekilde bulundurmak, taşıma için özel taşıt gerekiyorsa bunu temin etmek, taşıma için gerekli olan belgeleri bulundurmak ve

[313] Adıgüzel; s.115

saklamak, taşıma işinin yürütüleceği güzergahtaki yol durumu ve hava durumunu araştırarak bunu gönderene bildirmek gibi yan borçlarını ifa ederken dürüstlük kuralına uymakla mükelleftir.

Dürüstlük kuralı sözleşmedeki yan borçların yerine getirilmesinde, 6102 sayılı TTK m. 18/2'de açıklanan 'basiretli bir işadamı'[314] gibi hareket etme kavramından daha geniş ve daha etkindir.

CMR konvansiyonunun niteliği *lexspecialis*[315]'tir, bu nedenle başka hükümlerle tamamlanamaz. Türkiye CMR'ye 1995'ten beri taraftır ve CMR kapsamına giren uyuşmazlıklarda öncelikli olarak uygulama alanı bulacaktır. CMR'de yer alan hükümler uygulama alanı bulurken öncelikle dürüstlük kuralı ve basiretli tacir olma yükümlülüğüne bakılmaktadır. Uyuşmazlıkta öncelikle uygulanacak CMR hükümlerinin ifadesi uyuşmazlıkta etkin çözümü sunamayabilir, zira CMR'de her durum ayrıntılı olarak düzenlenmemiştir. Bu noktada taşıyıcının yükümlülükleri ve bunlardan kaynaklı sorumluluğunu tespit amacı ile uyuşmazlığa sırasıyla kanunlar ihtilafı kuralları gereği Türk hukuku uygulanacaksa, dürüstlük kuralı ve basiretli tacir gibi davranma yükümlülüğüne bakılacaktır.

2.4.Taşıyıcının Taşımaya Konu Eşyanın Tesliminin Gecikmesinden Kaynaklanan Sorumluluğu

Taşıyıcının taşıma borcunu yerine getireceği belirli bir süre vardır. Taşıma sözleşmesinin tarafları taşıma borcunun yerine getirileceği süreyi açık veya zımni olarak kararlaştırabiliriler. Taraflarca kararlaştırılmış böyle bir süre yoksa, süre ticari hayatta geçerli teamüllere göre belirlenecektir; teamül olmadığı hallerde ise taşıma sözleşmesinin niteliğine bakılarak süre belirlenecektir.

TTK sitemine göre gecikmeden doğan sorumluluk kusursuz sorumluluktur (strictliability) [316]. TTK m.875'e göre taşıyıcı eşyanın tesliminin gecikmesinin

[314] Basiretli bir işadamı gibi davranma borcu, temelde objektif bir özen ölçüsü getirmekte ve tacirin ticari işletmesiyle ilgili faaliyetlerinde, kendi yetenek ve imkanlarına göre ondan beklenebilecek özeni değil, aynı ticaret dalında faaliyet gösteren tedbirli ve öngörülü bir tacirden beklenen özeni göstermesinin gerekli olduğunu anlatmaktadır. Sabih Arkan; Ticari İşletme Hukuku, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 20. Bası, Ankara 2015, s. 140-143(Ticari İşletme).
[315] Lexspecialis, özel kanun veya özel hüküm anlamındadır.
[316] Sözer; Meseleler, s.410.

gönderen veya gönderilenin eyleminden veya mücbir sebepten kaynaklandığını ispat etmedikçe sorumluluktan kurtulamayacaktır.

TTK Tasarısında, taşıyıcının sorumluluğu Alman Ticaret Kanunu ve CMR hükümlerine göre düzenlenmiştir. Bu suretle, Avrupa Birliğine uyum için gerekli mevzuat düzenlemesinin yapılmış olması da amaçlanmıştır[317].

Taşıma sözleşmesinde teslim için belirli bir süre tayin edilmiş ise taşıyıcı bu sürede, tayin edilmemiş ise makul süre içerisinde eşyayı teslim etmekle mükelleftir. Eşyanın geç tesliminden dolayı taşıyıcının sorumlu olabilmesin ancak eşyanın gerekli sürede teslim edilmemiş olması ve elbette hak sahibinin(gönderen veya gönderilen) gecikmeden dolayı bir zarara uğramış olmalıdır.

Yargıtay makul süre için, 11. HD. 12.12.2006 tarih, 2005/12623E. ve 2006/13193 sayılı kararında[318] *''Makul taşıma süresinin hesabı ise her olayın şartlarına göre ayrı ayrı değerlendirilmelidir. Süre hesaplanırken eşyanın ve taşımada kullanılması, verilen talimatlar, gümrükteki olağan bekleme süresi, gidilen yolun koşulları, izin verilen sürüş saatleri gibi pek çok faktör dikkate alınmalıdır''*şeklinde ifade etmiştir. Bu ifadeden yola çıkıldığında eğer taşıma için belirli bir süre öngörülmemiş ise, bu noktada öncelikle ticari örf ve adet kuralına başvurulmalı, eğer ticari örf ve adet kuralı da mevcut değil ise hakim somut olayın özelliklerine göre taşımada geçecek süreyi tespit ettirerek karar vermelidir.

Eğer taşıma için bir süre öngörülmüşse, bu sürenin dolmasından itibaren 30 gün, eğer taşıma süresi öngörülmemişse eşyanın taşıyıcıya tesliminden itibaren 60 gün içerisinde teslim edilmezse eşyanın maliki, eşyanın bedelini tazmine hak kazanır[319].

CMR, taşıma konusu eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınıp, gönderilene teslim edilene kadar geçen süreyi taşıma süresi olarak tanımlamıştır. Eşyanın taşıyıcı tarafından hiç teslim alınmaması ya da geç teslim alınması halinde CMR' deki

[317] Burak Adıgüzel; Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Karayolu ile Eşya Taşıyıcının Sorumluluğu Üzerine Hükümler, LEGAL Mali Hukuk Dergisi, Y.3, S.32, Ağustos 2007, s.1876, (Sorumluluk).
[318] Kazancı İçtihat.
[319] Sözer; Meseleler, s.414.

gecikmeye ilişkin hükümlerin uygulanıp uygulanmayacağı tartışma konusu olmuştur[320].

Bir kısım görüş taşıma konusu eşyanın teslim alınmamasının kast ve kasta eş değer kusur olarak niteleyerek sözleşmedeki taşıyıcının asli edim yükümünü yerine getirmemesi nedeni ile CMR hükümlerinin uygulanabileceğini savunur. Diğer ve bizim de katıldığımız görüş, taşıyıcının asli edim yükümü olan taşıma konusu eşyanın teslim alınmaması ile sorumluluğunun başlamayacağı ve bu nedenle TBK' nın borca aykırılık hükümlerinin uygulanması gerekliliği yönündedir. Yargıtay 11. H.D. 25.09.2007 tarih ve 2006/8977 E., 2007/11784 sayılı kararında[321] *' Taşıyıcının CMR uyarınca sorumluluğu, emtianın alıcıya tesliminden sonra söz konusu olacağı için, malların alıcıya hiç teslim edilmemesi durumunda sözleşmeye aykırılık nedeniyle söz konusu olacak sorumluluğun CMR hükümlerine göre değil, genel hükümler çerçevesinde belirlenmesi gerekir'* yönünde karar vermiştir. Bu bağlamda tarafların bir yükleme süresi yönünde anlaşmaları, anlaşma yapılan yükleme süresinin aşılması hususları da milli hukuka göre belirlenmelidir.

Taşınacak yükün taşıyıcı tarafından sebeple, geç teslim alınması (örneğin taşıma için kullanılacak aracın geç gönderilmesi nedeniyle hak sahibi zarara uğramış ise-gönderenin fazladan depo, hamal, ücret masrafı yapması, eşyanın değer kaybı gibi-), bu zararların tazmini de CMR hükümlerine göre değil milli mevzuata göre belirlenecek[322], Türk hukuku uygulanacaksa TBK' ya göre sorun çözülecektir.

2.5. Taşıyıcının Yardımcı Kişiler İle Fiili Taşıyıcının Davranışlarından Kaynaklanan Sorumluluğu

Günümüz küreselleşen ticaret hayatında taşıma teknolojinin gelişmesi sonucu artık daha kompleks bir noktadadır. Sermayenin hızla yer değiştirmesi ile artık büyük taşıma şirketleri sayesinde dünyada ulaşılamayacak yer kalmamıştır. Günümüzde ticaret hayatında gelinen bu nokta ile taşıma işinin vardığı boyutu düşündüğümüzde taşımanın tek bir kişi ile yapılması mümkün olmayıp, taşıyıcının taşıma işini gerçekleştirebilmesi için adam çalıştırmasına, başkalarından yardım almasına ve

[320] Topaloğlu; s.401.
[321] Kazancı İçtihat
[322] Aydın; s.98.

bazen de taşıma işinin birden çok taşımacı ile ortak olarak yapılmasına ihtiyaç duyulmuştur. Ancak taşıyıcının taşıdığı sorumluluğun kapsamı nedeni ile taşıyıcının yardımcıları ve fiili taşıyıcı kavramları ve bunların sorumluluklarını incelemekte fayda görmekteyiz.

Taşıyıcının, taşıma işini tek başına yürütmesi her zaman mümkün değildir[323]. Taşıma işinin uluslararası niteliği, teknolojik gelişmeler ve bazen de sözleşmesel yükümlülükler gereği taşıma işi birden fazla kişinin birlikte icra ettiği bir iş olabilmektedir. Bu sebepledir ki taşıyıcı yapacağı sözleşmeler ile üstlendiği taşıma işini kısmen veya tamamen başka taşıyıcılara devredebildiği gibi, onların yardımı ile birlikte de taşıma işini yürütebilmektedir.

Belirtmek isteriz ki, TTK ve CMR' nin yanında, Karayolu Taşıma Kanununda da taşıyıcının birtakım yükümlülükleri mevcuttur.

Karayolu Taşıma Kanunu m.7;

'Taşımacı, yolcuların sağlıklı, rahat ve güvenli bir yolculuk yapmasını sağlayacak tedbirleri almak, yolcu ve eşyayı taahhüt ettiği yere kadar götürmekle yükümlüdür. İlgili mevzuat hükümlerine uygun bir taşıtı, nitelikli şoför ve hizmetli personeli sefere göndermek, şoförlerin sürücü belgelerinin bulunup bulunmadığını araştırmak, teknik şartlara uymayan taşıtların trafiğe çıkmasına engel olmak, güzergâh mesafesini dikkate alarak yeteri kadar şoför bulundurmak, taşıt kartları olmayan ve bu Kanunda öngörülen sorumluluk sigortası bulunmayan taşıtları trafiğe çıkarmamak hususunda taşımacı gereken özeni ve duyarlılığı göstermek zorundadır.

Taşımacılar altışar aylık süre ile yılda en az iki kez şoförlerinin ceza puanı durumunu Emniyet Genel Müdürlüğünden öğrenmek ve ceza puanı yüksek olan şoförlerle ilgili, eğitim ve iç denetim yönünden gerekli tedbirleri almak zorundadırlar'

Taşıma işi yukarıda bahsedildiği üzere birden fazla taşıyıcının katılımı ile gerçekleştirilmiş ve bir zarar olgusu var ise, bu noktada her bir taşıyıcının sorumluluğunun sınırını kendi riziko alanı belirleyecektir.

[323]Yeşilova; Yardımcı şahıslar, s.17

Yardımcı kişiler, borçlunun borcunu ifa ederken katılmasına gerek açık olarak gerek zımnen izin verdiği kişilerdir. Burada asıl husus, borçlunun, yardımcının ifa faaliyetine katılmasına veya faaliyetin bizzat bu kişi tarafından yerine getirilmesine izin vermesidir[324]. Buna göre, her bir taşıyıcı ifa sebebi ile kendi sebep olduğu zarardan sorumlu olacaktır.

2.5.1.Yardımcı Kişiler

Taşıyıcı, taşıma işini bizzat da yapabilir, yardımcı da kullanabilir. Yardımcı şahıs, iş sahibinin, bir borcun ifasını ya da bir borç ilişkisinden doğan hakkın kullanılmasını kendisine tevdi ettiği kimse olup[325], borçlunun talimatıyla veya rızasıyla borcun ifasında faaliyet gösteren kişidir[326].

6102 sy. TTK m.879[327] yardımcıların kusurunu düzenlemiştir. Bu noktada "yardımcı" kavramını açıklamak gerekmektedir. Yardımcılar, taşıyıcının çalıştırdığı ve taşıma işini yaparken hizmet aldığı kişilerdir[328].

6762 sayılı TTK m. 782'de kullanılan *"maiyetinde çalışanlar"* ifadesinin yerine 6102 sayılı TTK m. 879'da *"kendi adamları"* ifadesi kullanılmıştır. Benzer şekilde, 6762 sayılı TTK m. 782'de kullanılan *"taşıyıcının kullandığı kişiler"* ifadesinin yerine 6102 sayılı TTK m. 879'da *"yararlandığı kişiler"* ifadesi kullanılmıştır.

2.5.1.1.Taşıyıcının Kendi Adamları

Taşıyıcının *"kendi adamları"* deyimi, *'taşıyıcıya ait taşıma işletmesinde genellikle bir hizmet sözleşmesine dayanarak sürekli görev yapan kişileri'* ifade eder[329]. 6098 sy. TBK bu sorumluluğu m.66[330] ve m.116[331]'da düzenlemiştir.

---

[324] Oğuzman / Öz; 2018, s. 418 vd.

[325] Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop; Tekinay Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Filiz Yayınevi, 7. Bası, İstanbul 1993, s. 892vd.

[326] Tandoğan; Mesuliyet, s. 436.

[327] TTK m.879: *'III - Yardımcıların kusuru (1) Taşıyıcı; a) Kendi adamlarının, b) Taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin, görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumludur.'*

[328] Erdil; s. 57.

[329] Arkan, Sorumluluk, s.96.

[330] TBK m.66: *' Adam çalıştıranın sorumluluğu:*
Adam çalıştıran, çalışanın, kendisine verilen işin yapılması sırasında başkalarına verdiği zararı gidermekle yükümlüdür.

TBK m.66'da bahsedilen çalışanın, adam çalıştıranın emir ve talimatları ile bağlı olmasıdır. Bu durumda, taşıyıcı ile çalıştırılanlar arasında devamlı bir iş ilişkisi bulunduğu ortaya çıkmaktadır[332]. Bu durum bir iş sözleşmesinin varlığını da ortaya koymaktadır. İş sözleşmesi bulunmasa dahi adam çalıştıranın emir ve talimatları ile bağlı olarak, adam çalıştıranın denetim ve gözetiminde alt-üst ilişkisi bulunduğu takdirde de bir iş ilişkisinin varlığından söz edilmektedir.

TBK m.116'da ise bir iş sözleşmesi gibi, adam çalıştıranın denetim ve gözetiminde ve onun emir ve talimatları ile bağlı olmaksızın, alt-üst ilişkisi olmadan çalışma sistemi içinde bulunan kişiden bahsedilmektedir. TBK m.66'ya göre, TBK m.116'nın daha geniş bir kavram olduğunu görmekteyiz.

CMR m. 3 ile TTK m. 879 yardımcıların kusuru olarak düzenlenmiş olmakla, yardımcıları taşıyıcının kendi adamları ve taşıyıcının ifa yardımcıları olarak ikiye ayırmıştır.

6102 sy. TTK m.879'a göre taşıyıcının(adam çalıştıran) kendi adamları, taşıyıcıya ait işletmede bir hizmet sözleşmesine dayanarak, bağımlı olarak sürekli bir şekilde görev yapan kişileri ifade etmektedir[333]. Taşıyıcı, taşıma işini icra etmeyi taahhüt eden veya icra eden ticari işletme sahibidir. Taşıyıcının kendi işletmesinde çalışanlar ise taşıyıcının kendi adamları olup, taşıyıcının birden fazla işletmesi olduğu takdirde taşıma işi ve bu işi gerçekleştiren adamların hangi işletme ile bağlı olduğunun tespiti gerekecektir. Eğer taşıyıcının başka işletmesinde çalışan adamları, taşıyıcının başka

---

Adam çalıştıran, çalışanını seçerken, işiyle ilgili talimat verirken, gözetim ve denetimde bulunurken, zararın doğmasını engellemek için gerekli özeni gösterdiğini ispat ederse, sorumlu olmaz.
Bir işletmede adam çalıştıran, işletmenin çalışma düzeninin zararın doğmasını önlemeye elverişli olduğunu ispat etmedikçe, o işletmenin faaliyetleri dolayısıyla sebep olunan zararı gidermekle yükümlüdür. Adam çalıştıran, ödediği tazminat için, zarar veren çalışana, ancak onun bizzat sorumlu olduğu ölçüde rücu hakkına sahiptir.'

[331] TBK m. 116;*' Yardımcı kişilerin fiillerinden sorumluluk:*
Borçlu, borcun ifasını veya bir borç ilişkisinden doğan hakkın kullanılmasını, birlikte yaşadığı kişiler ya da yanında çalışanlar gibi yardımcılarına kanuna uygun surette bırakmış olsa bile, onların işi yürüttükleri sırada diğer tarafa verdikleri zararı gidermekle yükümlüdür. Yardımcı kişilerin fiilinden doğan sorumluluk, önceden yapılan bir anlaşmayla tamamen veya kısmen kaldırılabilir. Uzmanlığı gerektiren bir hizmet, meslek veya sanat, ancak kanun veya yetkili makamlar tarafından verilen izinle yürütülebiliyorsa, borçlunun yardımcı kişilerin fiillerinden sorumlu olmayacağına ilişkin anlaşma kesin olarak hükümsüzdür.'

[332] Arkan; Sorumluluk, s. 96 vd., Yeşilova; Yardımcı Şahıslar, s. 57.

[333] Yeşilova; Yardımcı Şahıslar, Akıncı; s. 199, s.57, Erdil; s.57-58, Arkan; Yardımcıların Fiilleri, s. 320

işletmesinde yapılacak taşıma işine katılıyorlar ise ya da geçici olarak o işletmeye hizmet ediyorlar ise, bu noktada bu adamlar da taşıyıcının kendi adamı sayılır.

Taşıma sözleşmesinin ifasını üstlenen işletmede görev yapan bütün kişiler, bu anlamda taşımanın gerçekleştirilmesine doğrudan doğruya katılan araç şoförü veya istifleme ve boşaltma yapanlar olarak sayılabilir[334]. Burada taşıyanın kendi adamlarından kasıt aslında taşıma işine bir şekilde dahil olmuş ve görev almış kişilerdir[335].

Yargıtay'a göre; *'Taşıyıcının, kullandığı kimselerin fiilinden, kendi kusuru gibi sorumlu tutulabilmesi için kullanılan kimsenin, taşıyıcıya tabi olması ve ondan emir alması yeterlidir. İstihdam edilenin kusurlu olup olmaması hali sadece taşıyıcı ile kendisi arasındaki iç münasebette ve başka bir deyimle ödenen tazminattan dolayı taşıyıcının istihdam edilene rücu edebilmesi yönünden haizi tesirdir'*[336]. Yine Yargıtay'a göre '*Her ne kadar davalı araç sahibi, istihdam ettiği şoförün işine son vererek aralarındaki (iş akdi)'ni feshettiğini iddia ederek, davacı ile şoför arasındaki (taşıma akdi)'nin kedisini ilzam etmeyeceğini savunmuş ise de, kamyonun (kontak anahtarı) şoförün elinden alınmadıkça yani şoförün, kullandığı araç üzerindeki zilyetliğine son verilmedikçe, iş akdi sona ermiş sayılamaz ve bu süre içinde şoförün yaptığı taşıma sözleşmesi ve o sözleşmeden meydan gelen zıya(zıya) ve hasar, araç sahibini ilzam eder.'*[337].

Kişinin, taşıyıcının kendi adamı sayılabilmesi için taşıma işinde doğrudan veya dolaylı hizmet etmiş olması gerekmektedir. Taşıyıcının her adamı somut olay nezdinde sorumlu olmayacak, TTK m.879 çerçevesinde, sadece o taşıma işine katkı sağlamış çalışanlara ilişkin somut vaka çerçevesinde sorumluluğun tayini sağlanacaktır[338].

---

[334] Adıgüzel; s. 131.

[335] Aynı yönde bkz. Erdli; s.60-61.

[336] T.C. Yargıtay TD. 05.09.1965 gün ve 1963/3296 E. , K.776, İsmail Doğanay; Türk Ticaret Kanunu Şerhi: Madde 420-815, Tümden Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 4. Bası, İstanbul, Beta Yayınları, C.II, 2004(TTK Şerhi), s.2287, dn.94.

[337] T.C. Yargıtay TD. 16.04.1971 gün ve 1971/535 E., K.3079, Doğanay; TTK Şerhi, s.2287,dn.95

[338] *Özet: ' Taşınan malın, taşıyıcı elemanlarının hizmeti sırasındaki suiistimalinin sonucu teslim edilemediğinin anlaşılması halinde, taşıyıcı da sorumlu olur'* T.C. Yargıtay 11. H.D. 16.03.2004, E.498/K.2636 Eriş; 2015, s. 727-728., Erdil; s.60-61.

TBK m. 40'a göre taşıyıcının kanuni mümessili taşıyıcının ifa yardımcısı olup, bu kişiye ilişkin sorumluluk TBK m.116 çerçevesinde değerlendirilmelidir. Ayrıca bağımsız taşıyıcılar ile taşıyıcı arasında bir hizmet sözleşmesi kapsamında, taşıyıcının emir ve talimatı ile bağlı hiyerarşik bir hukuksal durum bulunmadığından bağımsız taşıyıcıların taşıyıcının ifa yardımcısı olduğunu kabul etmek Türk Hukuku açısından uygun olacaktır.

2.5.1.2.Taşıyıcının ifa yardımcıları

"Taşıyıcının taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişiler" ise, taşıyıcıya ait taşıma işletmesinde görev almayan, yalnızca taşıma işinde taşıyıcının yararlandığı kişilerdir. Bu kişiler de taşıyıcının kendi adamları gibi taşımaya doğrudan katılabilecekleri gibi dolaylı olarak da katılabilirler. Örneğin; "(…)antrepo işleticileri gibi"[339].

Taşıyıcının yararlandığı kişiler, taşıma sözleşmesinden doğan tüm borçların ifası için kullandığı kendi adamları dışındaki kişiler olacaktır[340]. Taşıyıcı, taşımanın her aşamasında başka kişilerden yardım alabilir. Bu kişiler ile taşıyıcı arasında süreklilik arz eden bir hizmet ilişkisi bulunmayıp, işin tamamlanması ile birlikte taşıyıcı ile ifa yardımcısı arasındaki ilişki de son bulacaktır.

İfa yardımcıları taşımaya taşıma işinin bağlantılı olduğu işin yapılması noktasında da dahil olup, görev alabilirler. Taşımaya işi başlamadan, taşıma konusu eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınarak konulduğu deponun sahibi ve depoda çalışanlar taşıyıcının yararlandığı kişiler olarak kabul edilir[341].

Taşımanın yerine getirilmesinin devredildiği ve 6102 sayılı TTK m.888'de *' Fiili Taşıyıcı'* olarak tanımlanan alt taşıyıcılar da taşıma işinde kadrolu çalışmasalar da, taşıma faaliyetinde görev alan, taşıyıcının yararlandığı kişidir[342]. Yükleme, boşaltma faaliyetleri taşıyıcı tarafından üstlenilmiş ise, o taşıma işi bakımından taşıyıcı

[339]Vural Seven; https://cmkmudafi.files.wordpress.com/2012/07/tac59fc4b1ma-hukuku-vural-seven.pdf0, s.61 (e.t. 4 Mart 2018)
[340] Adıgüzel; s.133.
[341] Arkan; Sorumluluk, s.97.
[342]Yeşilova; Yardımcı şahıslar, s.58., dn.103.

tarafından işin kendisine bırakıldığı kişiler de taşıyıcının yararlandığı kişiler olarak değerlendirilmelidir.[343].

CMR bakımından yardımcı şahıslar daha kapsamlı değerlendirilmiştir; gümrük formaliteleri ile ilgili bağımsız işletme sahiplerinin (bağımsız müteahhitler) ve terminal işleticilerinin de eşyayla ilgili bu işlemlerinden doğan fiillerinden, taşıyıcıların sorumlu tutulabilecektir[344].

Teslim engellerinin varlığı hâlinde eşyanın mahkeme kararıyla teslim edildiği yediemin ve onun yanında çalışanlar, "taşıyıcının taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişiler" kapsamına girmemektedir[345].

Ayrıca TTK m. 879 ve CMR m.3'e göre taşıma işi için taşıyıcının kiraladığı aracın kiralayanı veya onun temsilcileri taşıyıcının kendi adamı sayılmaktadır[346].

2.5.1.3. Sorumluluk Bakımından Değerlendirme

Taşıyıcının sorumluluğunun niteliği bakımından taşıyıcının kendi fiil ve ihmali nedeniyle zıya, hasar ya da gecikmenin meydana gelmiş olması ile, yardımcılarının fiil ve ihmalleri sebebiyle zıya, hasar ya da gecikmenin meydana gelmesi arasında bir fark bulunmamaktadır[347]. Kanımızca burada önemli olan, zararın, taşıyıcının yardımcılarının görevlerini yerine getirirken kusurlu davranarak bir zarara sebebiyet vermiş olması, yani illiyet bağıdır.

Yardımcı kişilerin sorumluluğunu 6098 sy. TBK m.116 açıklamaktadır; *'Borçlu, borcun ifasını veya bir borç ilişkisinden doğan hakkın kullanılmasını, yardımcılarına kanuna uygun olarak bırakmış olsa bile, onların bu işleri yerine getirirken karşı tarafa verdikleri zararı gidermekle yükümlüdür'.*TBK' nın bu açıklamasına istinaden yardımcı kişiler, borçlunun birlikte yaşadığı ve yanında çalışan kişilerdir.

---

[343] Yeşilova; Yardımcı şahıslar, s.59.
[344] Yeşilova; Yardımcı şahıslar, s.59.
[345]Hermann Guelde, Jochen Willenberg, Kraftverkehrsordnung (Kommentar), 2. Auflage, Münster, 1972, § 6, Anm. 10 (Arkan, Sorumluluk, s.97, dn.9'dan naklen), Özet: *'… davalı sürücüsü emtianın alıcısına teslimi konusunda alıcı firma yetkilileri dışında tanımadığı kişiden yardım alıp, bu kişinin de hırsızlığı gerçekleştiren kişilere haber vermesi nedeniyle, CMR m.3 uyarınca taşıyıcı, yardımcı kişinin hareket ve ihmallerinden sorumlu olacaktır.'* T.C. Yargıtay 11. H.D. 26.02.2013, E. 2011/2595, K. 2013/3481 Erdil; s. 62.
[346] Aynı yönde bkz. Yeşilova; Yardımcı şahıslar, s.60.
[347] Aynı yönde bkz. Eriş; 2015, s. 812.

TBK m.116/2' ye göre en genel anlamda önceden yapılacak bir sorumsuzluk anlaşması ile taşıyıcının yardımcı kişilerin fiilinden kaynaklı sorumluluğu bertaraf edilebilecektir.

Ancak özel kanun hükmüne baktığımızda, TBK m.116/2 hükmü TTK m. 879 hükmünün net şekilde taşıyıcıyı, yardımcılarının fiil ve ihmallerinden oluşacak tüm zararlardan doğrudan taşıyıcıyı sorumlu kılması sebebi ile, TTK m.854 hükmüne istinaden taşıma işlerinde sorumsuzluk anlaşması geçerli olmayacaktır.

Konuyu, CMR açısından incelediğimizde[348], TTK m. 879 ile paralel olarak taşıyıcının çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin görevleri sırasında fiil ve ihmallerinden sanki bu fiil ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumlu olacağını görmekteyiz.'

CMR m.34[349]'e istinaden, taşıma işi yalnızca bir sözleşme kapsamında düzenlenmiş ise, aynı taşıma işinde birden fazla karayolu taşıyıcısı katılmışsa, her bir taşıyıcı, taşımanın tamamından sorumlu olacaktır. İkinci taşıyıcı ve müteakip taşıyıcılar[350], taşımaya konu malları ve sevk mektubunu kabul etmeleri ile birlikte, sevk mektubundaki şartları kabul etmiş ve anlaşmaya dâhil olmuş sayılacaklardır.

---

[348] CMR m.3; *'TAŞIMACININ SORUMLU OLDUĞU KİŞİLER:*
Bu Sözleşmenin uygulanması bakımından taşımacı, çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin görevleri sırasında hareket ve ihmallerinden sanki bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumlu olacaktır.'

[349] CMR m.34*'Tek bir mukaveleyle düzenlenen taşıma, karayolu taşımacıları tarafından ortaklaşa yapıldığında, tüm taşımanın yapılmasından her biri sorumludur. İkinci taşımacı ile onu takip eden taşımacılar, malları ve sevk mektubunu kabul etmiş olmaları dolayısıyla ve sevk mektubundaki koşullar altında anlaşmaya katılmış olurlar.*

[350] CMR m.3 kapsamında taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimseleri ifade etmektedir. Özet: *'..asıl taşıyıcı tüm taşıma işini, ortada bir taşıma senedi olmaksızın başka bir taşıyıcıya vermiş, bu taşıyıcı da malların bir kısmını bir taşıyıcı ile diğer kısmını başka bir taşıyıcı ile taşıtmış ise, bu durumda ara taşıyıcılar tarafından da ayrı ayrı taşıma sözleşmeleri yapılmış olduğundan, ortada tek bir taşıma sözleşmesi olmadığından olayda ' müteakip taşıma' değil, CMR m.3 çerçevesinde bir taşıma söz konusudur.'* T.C. Yargıtay 11. H.D. 15.12.2008, E. 2007/10319, K.2008/13971, Erdil; s. 63, Özet: *'..CMR'nin 34 ve devamı hükümlerinde, alt ve üst taşıyıcı ayrımı yapılmadığından, her iki taşıyıcı da zarar görenlere karşı sorumludur', '* T.C. Yargıtay 11. H.D. 21.06.2013, E. 13857/ K.2008/13018, Eriş; 2015, s. 818, Özet: '… Alt ve üst taşıyıcıya karşı, hasarın tazmini için birlikte dava açılabilir. Bu kural 'fiili taşıyıcı' aleyhine de uygulanabilir' ' T.C. Yargıtay 11. H.D. 12.06.2013 E. 13864/ K.12292, Eriş; 2015, s.818.

"Asıl taşıyıcının, müteakip taşıyıcıların(ve onların yardımcı şahıslarının) eylemlerinden doğan sorumluluğu(…) CMR m.3 ve m. 17'ye dayanmaktadır. Buna karşılık, müteakip taşıyıcıların sorumluluğu ise CMR m.34'ten doğmaktadır"[351].

2.5.2. Fiili Taşıyıcılar

Esasen fiilî taşıyıcı kavramı, ilk kez hava taşımalarına ilişkin 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu (GK)[352] ile taşıma hukukunda giren bir kavramdır[353]. Fiili taşıyıcı kavramı deniz yolu ile yapılan taşımalarda ilk olarak Atina Konvansiyonu[354] ile yerini almıştır. Buna karşın 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu (VK) ve daha sonraki 1955 Lahey Protokolü (LP), taşıma sözleşmesinin tarafı olanların taşıyıcı olduğunu kabul etmekte, taşımayı bizzat yapan ancak taşıma sözleşmesinin tarafı olanlara karşı doğrudan dava açma hakkı tanımamıştır[355].

1961 tarihli GK m.1/c'ye göre fiilî taşıyıcı, akdi taşıyıcıdan aldığı yetkiye dayanarak, akdi taşıyıcının sözleşmenin tarafı olarak üstlendiği taşımayı kısmen veya tamamen yerine getiren, ancak taşıma yaptığı kısma ilişkin olarak Varşova Sözleşmesine göre müteakip taşıyıcı olarak kabul edilmeyen akdi taşıyıcı dışındaki diğer bir kişi olarak tarif edilmiştir.[356] Bu bağlamda, taşıma sözleşmesinin asıl tarafı olan akdi taşıyıcı, taşıma işini başkalarına devretmişse, taşıma işini üstlenen ve gerçekleştiren(taşıma işini devralmış) bu kişiler fiili taşıyıcıdır[357].

Özetle, taşıma işi, bir taşıyıcının varlığı olmasına karşın, kısmen veya tamamen üçüncü kişi tarafından yerine getiriliyor ise, bu üçüncü kişiye "fiili taşıyıcı" denilmektedir. TTK m. 888'in gerekçesine baktığımızda fiili taşıyıcı kavramının alt

---

[351]Herber/Piper; Art. 34, s.504 .

[352] Türkiye'nin taraf olmadığı konvansiyon, 'Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier',18 Eylül 1961, Guadalajara'da imzalanmış olup, imzalayan devletler tarafından 01.05.1964 'te yürürlüğe girmiştir,Yazıcıoğlu; s.42.

[353]Burak Adıgüzel; Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiilî Taşıyıcı Kavramı ve Fiilî Taşıyıcının Sorumluluğu (Çevrimiçi)http://www.journals.istanbul.edu.tr/iuhfm/article/view/1023022281/1023020822,s.4. (e.t. 04 Mart 2018), (Fiili Taşıyıcı).

[354] Atina Konvansiyonu, deniz yolu ile yolcu ve bagajların taşınması kapsmaında düzenlenmiştir, Türkiye taraf değldir, 'Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea', 13.12.1974 tarihinde imzalanmış olup, imzalayan devletler tarafından 28.05.1987 'te yürürlüğe girmiştir., Yazıcıoğlu; s.41-42.

[355] Adıgüzel; Fiili Taşıyıcı, s.4., dn.2.

[356]Adıgüzel; Fiili Taşıyıcı, s.4 ve s.5.

[357] Arkan; Sorumluluk,s.103, Ülgen; Hava Taşıma, s.63.

taşıyıcı olarak da kullanıldığını görmekteyiz[358]. Alt taşıyıcılar açısından CMR hükümlerinin aslında 6102 sy. TTK m. 888'deki fiili taşıyıcının[359] temelini teşkil ettiğini ve ATK m.437'nin mehaz alındığını [360] görmekteyiz.

Fiili taşıyıcı, taşıyıcının taşıma işinin tamamı veya bir kısmını bir sözleşme ile devrettiği kişidir. Fiili taşıyıcı, akdi taşıyıcının adamı değil, onun ifa yardımcısıdır[361] Taşıyıcı, taşıma sözleşmesi ile eşya taşımayı kendi adına ve hesabına yapmakla yükümlüdür. Ancak TBK m.83 hükmüne göre borcun bizzat borçlu tarafından ifa edilmesinde alacaklının menfaati bulunmadıkça borçlu, borcunu şahsen ifa etmekle yükümlü değildir. Bu noktada taşıyıcının alt taşıyıcılar ile taşıma işini gerçekleştirmesi mümkündür (CMR m.3, TTK m.879).

Taşıyıcı, taşıma işini ifa yardımcılarına bıraksa da bu kişilerin görevlerini yerine getirirken gerçekleştirdiği eylemlerden sorumlu olacaktır. Taşıma işinin tamamı ya da bir kısmı fiilî taşıyıcı tarafından yapılıyorsa, fiilî taşıyıcı, taşıma işinde kendisinin görev aldığı zaman diliminde meydana gelen zıya, hasar veya teslimde gecikme sebebi ile oluşan zarardan asıl taşıyıcı gibi sorumlu olacaktır. Asıl taşıyıcı, gönderen veya gönderilenle sorumluluğu genişleten anlaşmalar yapabilmektedir. Ancak fiili taşıyıcının sorumluluğu genişleten hu anlaşmadan sorumlu tutulabilmesi ancak ve ancak fiili taşıyıcının bu anlaşmayı yazılı olarak kabul etmesi ile mümkün olabilecektir.

TTK m.888/1[362] hükmüne baktığımızda fiili taşıyıcı ancak yazılı kabul şartı ile asıl taşıyıcı gibi sözleşme hükümlerinden sorumlu olabilmektedir. TTK 'nın 888/1 hükmüne baktığımızda fiili taşıyan, gönderen ile taşıma sözleşmesini akdetmemekte, taşıma sözleşmesinde üçüncü taraf niteliğinde olmakta ve taşıma sözleşmesinin bir

[358] 6102 sy. TTK m.888 Gerekçe '…Taşıma, bir taşıyıcı bulunmasına rağmen kısmen veya tamamen söz konusu üçüncü kişi tarafından gerçekleştirilmişse, mezkûr kişi "fiili taşıyıcı"dır. Kanun öğretide bu taşıyıcıya "alt taşıyıcı" denildiği için anılan terimi de kullanmıştır...'

[359] Deniz Ticareti Hukukunda yer alan düzenlemeler 6102 sy. TTK m.1191, 1192,1248'dir.

[360] Adıgüzel, s. 146.

[361] Sözer; Deniz Ticareti, s.636, Yazıcıoğlu; s. 45.

[362] TTK m. 888/1: *'XII - Fiilî taşıyıcı: Taşıma, kısmen veya tamamen üçüncü bir kişi olan fiilî taşıyıcı tarafından yerine getirilirse, bu kişi eşyanın zıyaı, hasarı veya gecikmesi nedeniyle kendisi tarafından yapılan taşıma sırasında ortaya çıkan zarardan asıl taşıyıcı gibi sorumludur. Asıl taşıyıcının gönderen veya gönderilen ile, sorumluluğun genişletilmesi için yaptığı sözleşmeler, fiilî taşıyıcıya karşı, bunları yazılı olarak kabul etmesi şartıyla geçerlidir.'*

kısmını veya tamamını icra eden kişi olarak karşımıza çıkmaktadır[363]. O zaman 6102 sayılı TTK 'nın ifadesi ile fiili taşıyıcının, taşıma işini taahhüt etmekle yeterli kalmayıp[364] taşıma işini kısmen veya tamamen ifa etmesi gerektiğini görmekteyiz. Ancak EMİNE YAZICIOĞLU, fiili taşıyıcının, akdi taşıyıcının taşıma işini kısmen veya tamamen kendisine bıraktığı kişi olduğunu, fiili taşıyan ile taşıyan arasında ve taşıyan ile taşıtan arasında, konusu kısmen veya tamamen aynı olan iki ayrı taşıma sözleşmesinin varlığı halinde fiili taşıyanın var olduğunu, fiili taşıyıcının da başka bir fiili taşıyıcı ile taşıma işini gerçekleştirebileceğini, fiili taşıyıcının taşıma işini bizzat ve mutlaka ifa etmek zorunda olmadığını ifade etmektedir[365]. Dolayısı bu görüşe göre ile fiili taşıyıcı, aslında akdi taşıyıcı tarafından aldığı yetki dahilinde taşıma işini ifa etmektedir; aksi her zaman ispat edilebilir[366].

TTK m. 888/2;

'Fiilî taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden doğan asıl taşıyıcıya ait bütün def'ileri ileri sürebilir.'

TTK m.888/3;

'Asıl taşıyıcı ve fiilî taşıyıcı müteselsilen sorumludurlar.'

TTK m. 888/3'e göre, fiilî taşıyıcının var olduğu durumlarda asıl taşıyıcının sorumluluğu azalmayacaktır ve asıl taşıyıcı da sorumluluktan kurtulamayacaktır. TTK m. 888/3'e göre asıl taşıyıcı ile fiilî taşıyıcının müteselsilen sorumlu olduğuna ilişkin hüküm emredici değildir[367].

[363] Yavaş; Konteyner,s.35
[364] Yavaş; s.35 vd.
[365] Ayrıntılı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu; 41-48 arası. Yazar, görüşünde Guadalajara Protokolünde fiili taşıyıcıya tanınan yetkiyi ve Hamburg Kuralları m.1'i esas almıştır.
[366] Sözer; Deniz Ticareti, s.578-579.
[367] Bkz.TTK m.888 Gerekçe; '...Böyle bir fiili taşıyıcının bulunması halinde taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıyıcının sorumluluğu sona ermez; fiili taşıyıcı da gerçekleştirdiği taşıma için asıl taşıyıcı gibi sorumlu olur. Fiili taşıyıcı gerçekleştirdiği kısım için doğrudan taleplere muhatap olabilir. Ancak sözleşmenin nisbiliği ilkesi dolayısıyla taşıyıcının, gönderen veya gönderilenle yapmış olduğu sorumluluğunu genişleten anlaşmalar fiili taşıyıcıya bunları yazılı olarak kabul etmiş olması hali hariç – ileri sürülemez.İkinci fıkra: Sorumluluğun karşılığı olarak fiili taşıyıcı taşıma sözleşmesinden doğan, asıl taşıyıcıya ait tüm def'ileri ileri sürebilir.Üçüncü fıkra: Asıl taşıyıcı ile fiili taşıyıcı arasındaki sorumluluk müteselsildir. Ancak hüküm emredici değildir...'

TTK m.888/4;

'Fiilî taşıyıcının yardımcılarına başvurulursa 887 nci madde hükmü uygulanır.'

Fiilî taşıyıcının yardımcılarına başvurulur ise, bu noktada TTK' nın yardımcı kişilerin sorumluluğuna ilişkin 887'nci[368] madde hükmü uygulama alanı bulacaktır.

Fiilî taşıyıcı, kendisine teslim edilmiş olan taşıma konusu eşyanın durumunu taşıma senedine şerh edebilmektedir[369].

TTK m. 888/5,

'Fiilî taşıyıcı taşıma senedinde veya diğer bir belgede kendisine teslim olunan eşyanın ne hâlde bulunduğunu tespit ettirebilir. Bu hükme uyulmadığı takdirde 858 inci maddenin ikinci fıkrası hükümleri uygulanır.'

TTK m.888/5'e göre taşıyıcı ve gönderen tarafından imzalanmış olan taşıma senedine veya kendisine teslim olunan diğer bir belgede taşıyıcı tarafından haklı bir ihtirazî kayıt şerh edilmedikçe, taşıyıcıya teslim edilen eşyanın teslim anında ne halde bulunduğunu tespit edebilir. Bu durum, TTK M 858/2'ye göre, teslim edilen eşyanın dış görünüş itibarıyla zarar görmemiş olduğuna; taşınan paket adedinin, eşya üzerindeki işaretlerin, numaraların, taşıma senedindeki kayıtlara uygun olduğuna karine teşkil eder.

Taşıyıcı, TTK m. 858/2 uyarınca taşıma senedinde yer alan kayıtların doğruluğunu denetlemek için yeterli araçlara sahip olmadığını da taşıma senedine ihtirazî kayıt

---

[368] Bkz. TTK m.887; 'XI - Yardımcı kişilerin sorumluluğu MADDE 887- (1) Taşıyıcının yardımcılarından birine karşı, eşyanın zıyaı, hasarı veya geç teslimi sebebiyle, sözleşme dışı sorumluluktan doğan istemler ileri sürülmüşse, o kişi bu Kısımda öngörülen sorumluluktan kurtulma sebeplerine ve sorumluluk sınırlamalarına dayanabilir. Zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiille veya ihmalle sebebiyet verilmişse birinci cümle hükmü uygulanmaz.'

[369] Taşıma senedinin ispat gücü devreye girmektedir. Bu yönde bkz. TTK m.858*: 'III - Taşıma senedinin ispat gücü:(1) İki tarafça imzalanan taşıma senedi, taşıma sözleşmesinin yapıldığına, içeriğine ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına kanıt oluşturur. (2) İki tarafça imzalanan taşıma senedi, eşyanın ve ambalajının, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı sırada, dış görünüşü bakımından iyi durumda bulunduğuna ve taşınan paketlerin sayısının, işaretleri ile numaralarının, taşıma senedinde yer alan kayıtlara uygun olduğuna karinedir; meğerki, taşıyıcı taşıma senedine haklı bir sebeple çekince koymuş olsun. Çekince, taşıyıcının, kayıtların doğruluğunu denetleyecek, uygun araçlara sahip olmadığı sebebine de dayandırılabilir.'*

olarak şerh edebilir. Taşıyıcı, TTK m.858/5 uyarınca gerekli araçlara sahipse ve gönderenin de bu yönde bir talebi varsa, taşımaya konu eşyanın ağırlığını, miktarını ve içeriğini de denetlemekle yükümlü olacaktır.

TTK m. 858/3 uyarınca, eşyanın net olmayan ağırlığı veya başka şekilde beyan edilen miktarı ya da taşınacak paketlerin içeriği, taşıyıcı tarafından denetlenmiş ve denetlemenin sonucu her iki tarafça imzalanan taşıma senedine yazılmışsa, bu yazı, ağırlığın, miktarın ve içeriğin, taşıma senedinde yer alan kayıtlara uygun olduğuna karine tekil etmektedir.

TTK m.888 altında düzenlenen fiili taşıyıcı, CMR m. 34[370]'te somutlaşmıştır. CMR m.34'e göre, taşıma için tek bir sözleşme yapılmışsa ve taşıma birden fazla karayolu taşıyıcısı tarafından ortaklaşa yapılmış ise, her bir taşıyıcı, taşımanın tümünden sorumlu olur. İkinci ve müteakip taşıyıcılar, eşyaları ve sevk mektubunu kabul etmeleri dolayısı ile, sevk mektubunda yer alan koşullarla anlaşmaya dâhil olmuş sayılırlar. Gönderen, her taşıyıcıyla ayrı bir sözleşme yaparsa veya ilk taşıyıcı, diğer taşıyıcılar ile kendi adına yeni bir taşıma sözleşmesi yaparsa tek taşıma sözleşmesinden bahsedilemez[371].

CMR m. 34'te bahsedilen taşıma yolculuğunun tamamını kapsayan asıl taşıma işinin tarafları gönderen ve asıl taşıyıcı (gönderenin akididir). Belirtmek gerekir ki, taşıyıcı ve gönderen arasında akdedilen asıl taşıma sözleşmesinin dışında taşıma işi için taşıyıcı başka taşıyıcılarla da sözleşmeler akdedebilir; hatta müteakip taşıyıcılar da kendi aralarında sözleşmeler akdedebilir. Bu sözleşmelere alt taşıma sözleşmesi denilmekte olup, alt taşıma sözleşmeleri CMR kapsamında olmayabilir.

CMR m. 34, taşıma işi taşıyıcılar tarafından birlikte yerine getirilmiş ise, her bir taşıyıcı taşımanın tamamından sorumlu olacaktır hükmüne haizdir. Bu noktada taşıyıcıların hepsi taşıma işinin borcuna katılmış olacaktır[372]. Zira 6098 sy. TBK 201/2'ye göre 'Borca katılan ile borçlu, alacaklıya karşı müteselsilen sorumlu

[370] Bkz. Bölüm 1, dn.349.
[371] Erdil; s.56.
[372] Erdil; s.56.

olurlar.' demekle taşıyıcılar arasındaki sorumluluğun TTK m.888 gereğince de müteselsil sorumluluk[373] olduğunu somutlaştırmıştır[374].

TBK' nın teselsül ile ilgili bu hükümlerini incelediğimizde müteselsil borçlulukta alacaklı borcun tamamını veya bir kısmının ifasını borcun tamamı ödeninceye kadar borçluların her birinden veya isterse birinden de isteyebilmektedir. Müteselsil borçlulardan birinin kişisel def'i ve itirazlarını ileri sürmesi yalnızca o borçlunun isteğine bağlı olup, müteselsil borçlulukta kişisel def'i ve itirazların ileri sürülüp sürülmemesi diğer borçluları hukuken etkilememektedir. Müteselsil borçlulukta ortak def'i ve itirazların ileri sürülmesi diğer borçluları hukuken etkileyeceği için, müteselsil borçlular açısından bu bir yükümlülük olup, yerine getirilmediği takdirde diğer borçlulara karşı hukuken sorumluluğu doğacaktır.

Unutulmaması gereken nokta taşıyıcının taşıma işini her ne kadar alt taşıyıcılara devretmiş olsa da TTK m.888/3 gereği alt taşıyıcılar ile birlikte müşterek ve müteselsil sorumluluğunun devam ettiğidir. Müşterek ve müteselsil sorumluluğun oluşabilmesi için de, akdi taşıyıcının eşyanın gönderilene teslim edildiği ana kadar olan tüm taşıma işini üstlenmiş olması ve taşıma işinin tamamı veya bir kısmını alt taşıyıcılara devretmesi gereklidir[375].

2.5.2.1. Taşıma İşi Kendisine Bırakılan Taşıyıcılar

Taşıma işinin bir sözleşme ile kısmen veya tamamen kendisine bırakıldığı kişilere alt taşıyıcı denilmektedir. TBK m.83 uyarınca borcun bizzat borçlu tarafından ifa edilmesinde alacaklının bir menfaati yoksa borçlu, borcunu bizzat ifa etmekle yükümlü değildir. Bu manada taşıyıcının kendi adına ve hesabına yapmayı üstelendiği taşıma işini bizzat yerine getirmeyip, kuracağı bir sözleşme ile taşıma

---

[373] Bkz. 6098 sy. TBK m.163;*'a. Borçluların sorumluluğu: Alacaklı, borcun tamamının veya bir kısmının ifasını, dilerse borçluların hepsinden, dilerse yalnız birinden isteyebilir. Borçluların sorumluluğu, borcun tamamı ödeninceye kadar devam eder.',* 6098 sy. TBK m.164;*'b. Borçluların savunmaları :Müteselsil borçlulardan biri, alacaklıya karşı, ancak onunla kendi arasındaki kişisel ilişkilerden veya müteselsil borcun sebep ya da konusundan doğan def'i ve itirazları ileri sürebilir. Müteselsil borçlulardan biri ortak def'i ve itirazları ileri sürmezse, diğerlerine karşı sorumlu olur.'*

[374] Y. 11. HD., T.04.04.2005, E. 2004/6554, K. 2005/3212, *'…davalının dayandığı 'Nakliyeci Makbuzu' başlıklı belge içeriğine, nakliye faturasına, CMR taşıma belgesine göre davalının asıl taşımacı sıfatının bulunması karşısında, aynı Konvansiyon'un 34'üncü maddesi uyarınca dava dışı alt taşımacı ile birlikte müteselsilen sorumluluğunun bulunmaktadır…',* Kazancı İçtihat.

[375] Arkan; Sorumluluk, s.104.

işini kendi adı ve hesabına yapacak alt taşıyıcılara devredilmesi mümkündür. Taşıyıcı, taşıma işini alt taşıyıcıya devretmesi ile taşıma işinden kaynaklanan sorumluluktan kurtulamamakta, TTK m. 888/3 gereği alt taşıyıcı ile müteselsilen sorumluluğu devam etmektedir.

Burada taşıyıcının akdi taşıyıcı(asıl taşıyıcı) sıfatını kazanabilmesi için, taşıma işinin bütününü üstlenmiş olması, diğer bir ifadeyle taşıma konusu eşyanın teslim alınarak gönderilene teslim edileceği varma noktasına kadar taşıma işinin bütününden sorumlu olması gerekmektedir. TTK m.888/3 'de yer alan müteselsil sorumluluğun alt taşıyıcı dediğimiz fiili taşıyıcılar hakkında uygulanabilmesi için, asıl taşıyıcının eşyayı gönderinle kadar taşımayı üstlenmiş olması ve sonradan alt taşıyıcılarla taşıma sözleşmeleri yaparak taşıma işini onlara devretmiş olması gerekir[376].

Gönderenle yapılan sözleşme gereğince, kişiye yolun sadece belli bir kısmına kadar taşıma ve bundan sonraki kısım için taşımayı gerçekleştirecek yeni taşıyıcılar bularak, bu taşımayı onlara devretme görevinin verilmesi halinde, taşıyıcının vekil veya 6102 sy. TTK m.917 uyarınca komisyoncu sayılması söz konusu olacaktır[377]. Bu noktada yeni taşıyıcılar fiili taşıyıcı sayılmayıp, TTK m.888/3'e sorumlulukları bulunmamaktadır[378]. Taşıma işleri komisyoncusu TTK. .928'e göre eşyada meydana gelecek zıya ve hasardan TTK m.875 hükmünce sorumlu olacaktır.

TTK m.879'un b bendinde adı geçen taşıma işinin yerine getirilmesi için yaralanılan kişiler kavramına baktığımızda, taşıma işini kısmen veya tamamen yerine getiren alt taşıyıcıların da bu kapsamda olduğunu görmekteyiz[379]. Taşıma işinde bir fiili taşıyıcı olan alt taşıyıcı mevcut olduğunda, eşya üzerindeki hak sahibinin oluşabilecek zıya ve hasardan dolayı talep hakkını kime yönelteceği bir soru işaretidir. Bu noktada TTK m.879 ve m.888 açısından değerlendirme yapmak gerekmektedir. Çalışmamızın başında da açıklandığı üzere taşıyıcının asli yükümlülüğü eşyaya özen borcudur. Alt taşıyıcı akdi taşıyıcının emir ve talimatları ile bağlıdır. Bu anlamda alt taşıyıcı eşyaya özen ve eşyayı koruma borcu dahilinde akdi taşıyıcının emir ve talimatlarını yerine getiriyor ise sorumluluğu kalmamaktadır. Ancak akdi taşıyıcı ile

[376] Arkan; Sorumluluk, s.104.
[377] Adıgüzel; s.135.
[378] Aynı yönde bkz. Yeşilova; Yardımcı Şahıslar, s. 139-140., Arkan; Sorumluluk, s.104.
[379] Yeşilova; Yardımcı Şahıslar, s.64-65.

alt taşıyıcı arasındaki sözleşme ilişkisi gereği alt taşıyıcının hareket serbestisi mevcutsa, o zaman müteselsil sorumluluk hükümlerinin uygulanması gerekmektedir. Buradaki nokta akdi taşıyanın alt taşıyıcı ile yaptığı sözleşmenin niteliğidir. Ve taşıma sürecinde akdi taşıyıcı ile alt taşıyıcı arasındaki sözlü ve/veya yazılı ilişkiyi gönderenin bilmesi her zaman mümkün değildir. Bu husus pratikte, yani yargı sürecinde hak sahibinin bilgisinin sınırlı olması sebebi ile husumetin belirlenmesinde problem yaratmaktadır. Kanımızca her iki durumda da TTK m.879 ve TTK. M.888 hükümleri birlikte değerlendirilerek, müteselsil sorumluluğu gitmek daha uygun olacaktır.

CMR 'ye göre alt taşıyıcı olarak tanımladığımız fiili taşıyıcılar(asıl taşıyıcının yardımcıları[380]) m. 3'de açıklanmıştır. TTK m. 879'un karşılığı olarak CMR m.3;

'*Bu Sözleşmenin uygulanması bakımından taşımacı, çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin görevleri sırasında hareket ve ihmallerinden sanki bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumlu olacaktır.'*.[381]

CMR m.34 ise aşağıda bahsedeceğimiz üzere müteakip taşıyıcıları ele almaktadır.

2.5.2.2. Müteakip Taşıyıcılar

TTK'nın fiili taşıyıcılar başlığı altındaki 888. Maddesine göre ilk taşıyıcıdan sonra gelen ve taşıma konusu eşya ile taşıma senedini teslim alan taşıyıcılar müteakip taşıyıcılardır. Buna göre CMR m.34'ten farklı olarak TTK kapsamında fiili taşıyıcı, düzenlenmiş bir taşıma senedi olsun veya olmasın eşyaları asıl taşıyıcıdan devralmış olmakla, asıl taşıyıcıdan sonraki tüm taşıyıcılar fiili taşıyıcı sayılmaktadır.

---

[380] Akdi taşıyan tarafından taşımanın icrası kendisine bırakılmış olan fiili taşıyan, akdi taşıyanın adamı değil fakat onun yardımcı şahsıdır. Yavaş; Konteyner, s.33, Yazıcıoğlu; s.41.

[381] ..' CMR m. 3'e göre taşıyıcının, çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerim görevleri sırasında yaptıkları hareket ve ihmallerinden sorumlu olduğu, davalı şirketlerin ortaya çıkan zarardan müştereken sorumlu olduklarının kabulünün gerektiği …' Bkz. T.C. Yargıtay 11. H.D. 22.11.2013, E. 2012/4853, K. 2013/21212, Lale; s. 126- 127, ' … Mahkemece iddia, savunma, toplanan deliller, benimsenen bilirkişi raporu ve tüm dosya kapsamına göre, davacıya ait sıva makinesini taşıyan davalının CMR' nin 17. Maddesi gereğince taşıdığı malı tam ve sağlam olarak varma yerinde alıcısına teslim ile yükümlü olduğu, sıva makinesinin varma yerinde davalının ifa yardımcılarına ait depoda boşaltma-aktarma sırasında düşürülerek hasarlandığı, hasardan davalı taşıyıcının sorumlu olduğu….' T.C. Yargıtay 11. H.D.,08.04.2015 E. 3592/ K. 4877, Lale; s. 130-131.

Müteakip taşıyıcı CMR' nin 6. Bölümünde 34-40. Maddeleri arasında düzenlenmiştir. İngilizce kavramı '*Succeeding Carrier'*, yani müteakip taşıyıcıdır. Successive kelimesi, birbirini takip eden, hemen ardından gelen anlamını içermektedir[382]. Buna göre successive carrier olarak geçen kavram da müteakip taşımadır. CMR'nin Resmi Gazete[383]'de yer alan Türkçe metninde yer alan ortaklaşa taşıma kavramı CMR'nin İngilizce metninde yer alan kavramın karşılığını vermemektedir.

CMR'de müteakip taşıyıcı ile alt taşıyıcı kavramları faklıdır[384]. Alt taşıyıcı ile asıl taşıyıcı arasında kurulan sözleşme ile taşıma işi kısmen veya tamamen devredilmektedir. Bu anlamda gönderen ile alt taşıyıcı arasında herhangi bir akdi bağ bulunmamaktadır. Bu sebeple taşıma konusu eşyaya gelecek zıya ve hasardan dolayı asıl taşıyıcı ile yapılan taşıma sözleşmesi hükümlerine göre hak sahibinin alt taşıyıcıya doğrudan başvurma hakkı bulunmamaktadır. Ancak alt taşıyıcı CMR m. 3 hükümlerine göre akdi taşıyıcının yardımcı şahsı konumunda olduğundan, CMR m.3 hükmünde yer alan şartların varlığı halinde akdi taşıyıcının hasar ve zıyaı tazmin etmesini isteyebilir[385]. Gönderen, yani hak sahibi zararını akit dışı yani haksız fiil hükümlerine göre talep edebilecektir.

CMR m.34'te yer alan müteakip taşıyıcı ise taşınacak eşyayı ve taşıma senedini[386] kendisinden önceki taşıyıcıdan teslim alır ve gönderen ile asıl taşıyan arasında yapılmış taşıma sözleşmesinde yer alan taşıyıcı sıfatına sahip olarak, bu sistematik ile tüm müteakip taşıyıcılar müteselsilen sorumlu olur. Taşıma işinde alt taşıyıcının, akdi taşıyıcı tarafından taahhüt edilen taşıma işine katılması için yeni bir taşıma sözleşmesi ve CMR-taşıma senedinin düzenlenmesi gerekir. Ancak CMR m. 34 anlamında müteakip taşımada bir tek CMR- taşıma senedi(sevk mektubu) eşyanın tesliminden varma yerinde gönderilene teslimine kadar eşyaya eşlik eder.

CMR m. 34 açısından müteakip taşıma varsa, taşıma işinin tamamı veya bir kısmı için düzenlenmiş olan CMR-taşıma senedini eşya ile birlikte devralmalıdır. Ancak

[382]Yeşilova; Yardımcı Şahıslar, s.121.
[383]http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/22161.pdf, e.t. 15.04.2018.
[384] Aksi yönde bkz. Akıncı s.204, Yazar '*succeeding carrier'* ifadesinin karşılığını *'alt taşıyıcı'* olarak kullanmıştır.
[385] Yeşilova; Yardımcı Şahıslar, s.122, dn.5.
[386] Adıgüzel; s. 137.

6102 sy. TTK m. 888 açısından baktığımızda, müteakip taşımada eşyalar ile birlikte taşıma senedinin de teslim alınmasına ilişkin bir şart bulunmamaktadır. Ancak her ne kadar TTK m.888 açıkça müteakip taşımayı düzenlememiş olsa da, taşıma senedini devralan müteakip taşıyıcılar asıl taşıyıcının yaptığı taşıma sözleşmesine taraf olduklarından TTK m.888 kapsamında değerlendirilmelidir.

Varşova Konvansiyonu'na baktığımızda da benzer bir hüküm görmekteyiz:

m.30,

'1.Taşımanın, birbiri ardınca çeşitli taşıyıcılar tarafından yapılacak olması ve 1 inci maddenin üçüncü paragrafında verilen tanıma girmesi halinde, yolcu, bagaj ve eşyayı kabul eden her taşıyıcı bu sözleşme hükümlerine bağlı olacak ve taşımanın kendi yönetiminde yapılan bölümü ile ilgili olduğu ölçüde, taşıma anlaşmasının taraflarından biri sayılacaktır.

2.Bu nitelikteki taşımalarda yolcu veya temsilcisi, ilk taşıyıcının bütün seyahat için sorumluluğu açıkça yüklenmiş olması hali dışında, sadece kaza veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı dava açabilir.

3.Bagaj veya eşya bakımından, yolcu veya gönderen ilk taşıyıcıya, yolcu veya teslim almaya yetkili alıcı da son taşıyıcıya karşı dava açma hakkına sahiptir. Ayrıca her biri, tahribatın, kaybın, hasarın veya gecikmeni olduğu taşımayı yapan taşıyıcıya karşı dava açabilirler. Bu taşıyıcılar, yolcu ve gönderen veya alıcıya karşı müşterek ve müteselsil olarak sorumlu olacaklardır.'

m. 1/3'e göre;

'Birbiri ardınca birkaç hava taşıyıcısı tarafından yapılacak taşıma ister bir tek anlaşma ister bir anlaşmalar dizisi şeklinde kararlaştırılmış olsun, eğer taraflarca tek bir iş olarak kabul edilmişse; bu sözleşmenin amacı bakımından bir tek bölünmez taşıma sayılacaktır, ve sadece, bir anlaşmanın veya bir dizi anlaşmanın tüm olarak aynı Yüksek Sözleşen Tarafın egemenliği, hükümranlığı, mandası veya otoritesi altında bulunan bir ülke içinde icra edilecek olmasından dolayı, uluslar arası karakterini kaybetmeyecektir.'

Varşova Konvansiyonu'nun sorumluluğa ilişkin bu hükümlerine, özellik m.1/3'te yer alan *'tek bir iş'* olarak kabul edilme ifadesine baktığımızda da müteakip taşımalarda sorumluluğun, asıl (ilk) taşıyıcı ile birlikte olduğunu görmekteyiz.

Sorumluluğu TTK m.888 açısından değerlendirdiğimizde, eşya üzerindeki sorumluluk eşyanın müteakip taşıyıcı tarafından devralınması ile birlikte devreden asıl taşıyıcı ile devralan müteakip taşıyıcının sorumluluğu birliktedir. Eşya üzerinde hak sahibi olan gönderenin TTK m.888 uyarınca, müteakip taşıyıcıların fiil ve ihmallerinden doğan zararlardan, müteakip taşıyıcıya karşı da direkt başvurmasına olanak tanır[387]. Ancak müteakip taşıyıcının sorumluluğu eşyanın ve eşyaya ilişkin taşıma senedinin müteakip taşıyıcı tarafından teslim alınması ile başladığından, eşya üzerinde daha önce meydana gelmiş olan zararlardan dolayı müteakip taşıyıcının sorumluluğuna gitmek, asıl taşıyıcı veya bir önceki taşıyıcının sorumluluğunun belirlenmesinde ispat sorunlarını beraberinde getirmektedir[388].

Müteakip taşımada, müteakip taşıyıcı eşyayı ve taşıma senedini devralarak asıl taşıyan ile gönderen arasındaki taşıma sözleşmesine taraf olduğundan taşıma esnasında meydana gelecek zararlardan müteselsilen sorumlu olur. Ancak TTK m. 888'de ifade edilen fiili taşıyıcının yalnızca kendi taşıması sürecindeki sorumluluk hali müteakip taşıyıcının sorumluluğunun sınırlarını tayin etmekte zorluk yaratmaktadır. Her ne kadar 6102 sy. TTK m. 888'de müteakip taşıyıcı yer almasa da hayatın olağan akışı ve taşıma işinin sistematiğinde var olan müteakip taşıyıcıların TTK kapsamında sorumluluğunun, asıl taşıyıcıdan taşıma işini devralan ve taşıma fiili sürecinde taşıma senedini devralmasa dahi birbiri ardına gelen müteakip taşıyıcıları da fiili taşıyıcı kavramı altında değerlendirmek gerekir.

Daha önce de bahsettiğimiz üzere CMR'de yer alan müteakip taşıyıcı ('successive carrier') kavramı özel olarak düzenlenmiştir. CMR m.34'e göre, taşıma konusu eşyayı ve taşıma senedini asıl taşıyıcıdan devralan sonraki taşıyıcı(müteakip taşıyıcı) asıl taşıyıcı ile gönderen arasındaki sözleşmeye dahil olur ve taşıma işinin tamamından sorumlu olur. O zaman CMR- taşıma senedinin devredilmeden ya da taşıma senedinin düzenlenmediği hallerde hak sahibi hakkını CMR m.3 hükümlerine

[387] Arkan; Sorumluluk, s. 105.
[388] Oğuz Yılmaz; CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma, İzmir 2008, s.40-41.

göre talep edebilecektir. Kanımızca CMR m.34'ün uygulanması mümkün olsa da olmasa da, asıl taşıyıcının CMR m. 3 ile getirilen sorumluluğu sebebi ile, CMR m.3'te yer alan sorumluluk her halükarda uygulanabilmelidir. Çünkü asıl taşıyıcı[389] tarafından üstlenilen taşıma işinin herhangi bir bölümünde, hizmetlerinden yararlanılan diğer taşıyıcılar(müteakip veya alt taşıyıcılar), CMR' nin madde 3 anlamında taşıyıcının 'taşımanın ifasında hizmetlerinden yararlandığı diğer kişiler' kapsamındadır[390].

2.5.2.3. Sorumluluk Bakımından Değerlendirme

Asıl taşıyıcıdan sonra gelen taşıyıcılar ya alt taşıyıcılar ya da müteakip taşıyıcılardır. Müteakip taşıyıcılar asıl taşıyıcının yerine geçen, asıl taşıyıcı ile gönderen arasında yapılmış olan taşıma sözleşmesine eşyanın ve taşıma senedinin tesellüm edilmesi ile taraf olan taşıyıcılardır[391]. Alt taşıyıcı ise, asıl taşıyan ile gönderen arasında yapılan taşıma sözleşmesi gereği kendisine taşıma işinin bırakıldığı taşıyıcıdır[392]. Alt taşıyıcının, gönderen ile bir sözleşmesi bulunmamaktadır. Asıl taşıyıcı, alt taşıyan karşısında eşyanın taşıtanı sıfatına sahiptir. Bu sebeple alt taşıyıcının taşıtanı *'işveren'*[393] sıfatına sahip olan taşıyıcıdır.

Gerek alt taşıyıcılar gerek müteakip taşıyıcılar, tümü asıl taşıyanın taşıma işinde yararlandığı diğer kişiler kapsamındadır. Bundan dolayı asıl taşıyıcının taşıma işinde yararlandığı kişiler ile bu kişilere bağlı çalışan kimselerin fillerindeki kusurlar asıl taşıyıcının kusuru ile eşdeğerdir. Bu sebeple ki asıl taşıyıcı, eşyanın tamamı veya bir kısmının taşınması için sözleşme akdettiği alt taşıyıcının ve gönderenin imzasını taşıyan taşıma senedini eşyanın tamamı veya bir kısmının taşınması için eşya ile birlikte devralan müteakip taşıyıcının taşıma işi sürecinde fiillerinden sorumludur.

Taşıma işi ihtiyaçlar ve taşıma işinin kompleks niteliği gereği birden çok taşıyıcı ile yapılabilmektedir. Taşıma işinde her ne kadar asıl taşıyıcı birden fazla kişiden yararlansa da hak sahibi oluşan zarardan dolayı doğrudan asıl taşıyıcıya başvurmaktadır. Zira taşıma işinin kompleks niteliği gereği asıl taşıyıcının hangi

[389] Taşıyıcı ile taşıma sözleşmesini yapan akdi taşıyıcıdır.
[390] Yeşilova; Yardımcı Şahıslar, s.123.
[391] Aynı yönde bkz.Yeşilova; Yardımcı Şahıslar, s.132.
[392] Yeşilova; Yardımcı Şahıslar, s.132.
[393] Yeşilova; Yardımcı Şahıslar, s.132.

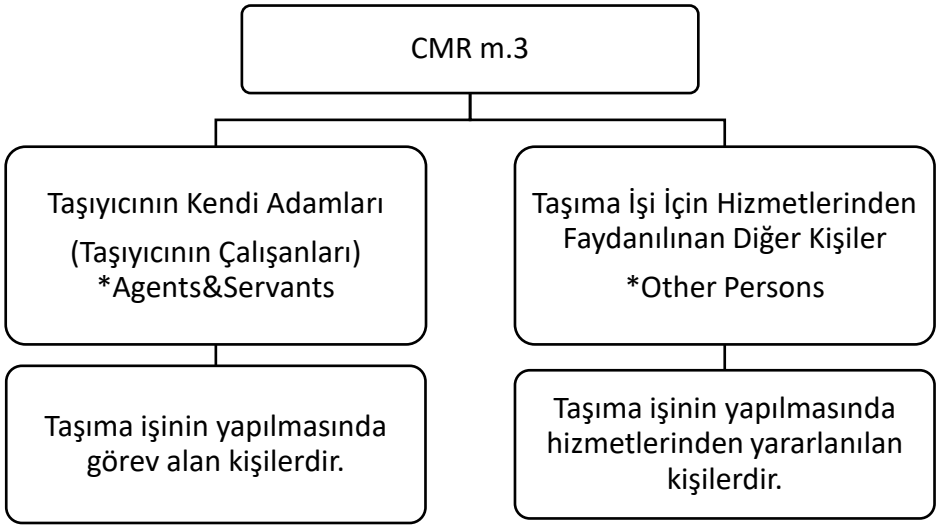
kişiler ile ve hangi şartlar dahilinde taşıma sözleşmesi yaptığını bilmeye imkan bulunmamaktadır. Bu sebeple olası zarar durumunda hak sahibinin akidine başvurması hukukun temel mantığı sonucudur.

Yardımcı kişinin, bizzat taşıyıcıdan beklenen özeni göstermemesi onun kusurlu sayılmasına neden olacaktır. Yardımcı kişinin salt kusurlu olması sorumluluğa dair hükmün uygulanması açısından yeterli değildir. Öte yandan TTK m.879 hükmüne göre, taşıyıcının yardımcılarının fiil ve ihmalleri taşıyıcının fiil ve ihmali ile eşdeğerdir. Bu açıdan TTK m.879'a göre taşıyıcının yardımcılarının davranışı, kusurlu olmasa da taşıyıcı zıya ve hasardan sorumlu olacaktır. TTK m.879'un kaynağı CMR m.3 ve ATK m.428'dir.

CMR' nin İngilizce metninde yardımcı kişinin davranışı ile ilgili kusur açısından '*acts and omissions'* kavramı kullanılmıştır. CMR' nin resmi olarak yayınlanan Türkçe metnindeki tercümesinde ise bu ifade 'hareket ve ihmal 'olarak düzenlenmiştir. *'Omissions'* terimi ihmal karşılığı olarak düşünülebilse de, burada olumsuz bir davranışta bulunmayı, *'acts'* terimi ise yardımcı şahsın aktif bir davranışını ifade etmektedir[394].ATK m. 428'de yer alan ihmal ifadesi ise TTK m. 879'da somutlaşmıştır. Burada *'acts'* ifadesi, davranışlardan *'icrai'* olanı kapsamaktadır[395]. CMR'nin Türkçe karşılığında ifade edilen ihmal yapmama, kaçınma, sarfınazar etme anlamlarını da taşımaktadır; yani bir eylemsizlik söz konusudur[396]. Bu durumda somut olayda kusur ele alınabilecek ve aslında kusur ile bağlı olmayan CMR m.3'ün uygulanması bakımından sorunlar taşıyacağı ortadadır[397]. Çünkü CMR m.3'ün uygulanması bakımından yardımcı şahsın

[394] Adıgüzel; s. 140, Aynı yönde bkz. Yeşilova; Yardımcı şahıslar,s.76-77.
[395] Yeşilova; Yardımcı şahıslar,s.76-77.
[396] Adıgüzel; s.140.
[397] '*TBK. m. 49'a göre yapılabilecek bir tanıma göre haksız fiil, hukuka aykırı ve kusurlu bir davranışla bir başkasının mal ya da şahıs varlığına zarar verilmesidir.; "…Kusurun kanunlarımızda tanımı yapılmamıştır. Uygulama ve öğretide kabul görmüş tanıma göre; kusur, hukuk düzenince kınanabilen davranıştır. Kınamanın nedeni, başka türlü davranma olanağı varken ve zorunlu iken, bu şekilde davranılmayarak, bu tarzdan sapılmış olmasıdır. Kısacası; kusur, genel tanımıyla, hukuk düzeni tarafından bir davranış tarzının kınanması olup; bu kınama, o davranışın belirli koşullar altında bireylerden beklenen ortalama hareket tarzından sapmış olmasından kaynaklanır. Yine, öğreti ve uygulamadaki hâkim görüşe göre, sorumluluk hukuku açısından kusurun, kast ve ihmal (taksir) olmak üzere ikiye ayrılacağı kabul edilmektedir. Bu bağlamda, kast hukuka aykırı sonucun bilerek ve isteyerek meydana getirilmesi; ihmal ise, hukuka aykırı sonucu istememekle birlikte, böyle bir sonucun önlenmesi için gerekli önlemlerin alınmaması ve gereken özenin gösterilmemesidir…" (Y. HGK., 2014/77 E., 2015/1712 K., 19.06.2015 T. sayılı kararı); Kasıt, kusurun en ağır türünü ifade*

ihmalinin veya kasta ulaşan kusurunun varlığı araştırılmayacaktır[398]. Yardımcı şahsın kusurlu olması, CMR' nin 3. maddesinin uygulanabilmesi için bir koşul değildir[399].



Şekil 1: CMR m.3'e göre yardımcı kişiler.

TTK m.879' a göre yardımcılar, taşıyıcının yüke göstermesi gereken özeni aynen göstermeli ve olası zararı engellemek ve eşyayı korumak anlamında en yüksek özeni ve dikkati göstermelidir.

Taşıyıcının, taşıma işinin yerine getirilmesi için işletmesinde çalışan yardımcılar açısından taşıyıcının sorumluluğu doğmaktadır. Önemli olan husus, taşıyıcının çalışanlarının taşıma işinin yerine getirilmesinde kullanılmasıdır[400] . Taşıyıcının kendi adamının, görev alanının içine giren ve taşıyıcının korumakla yükümlü olduğu

etmektedir. İhmal, teseyyüp ile özensizlik, tedbirsizlik sözcükleri ile eş değerde ve eş anlamdaki kelimelerdir', Osman Sabri Güven; Kusur Kavramı ve Çeşitleri (I), Yargıtay Dergisi, Ocak- Nisan 1981, S.1-2, s.574 vd.

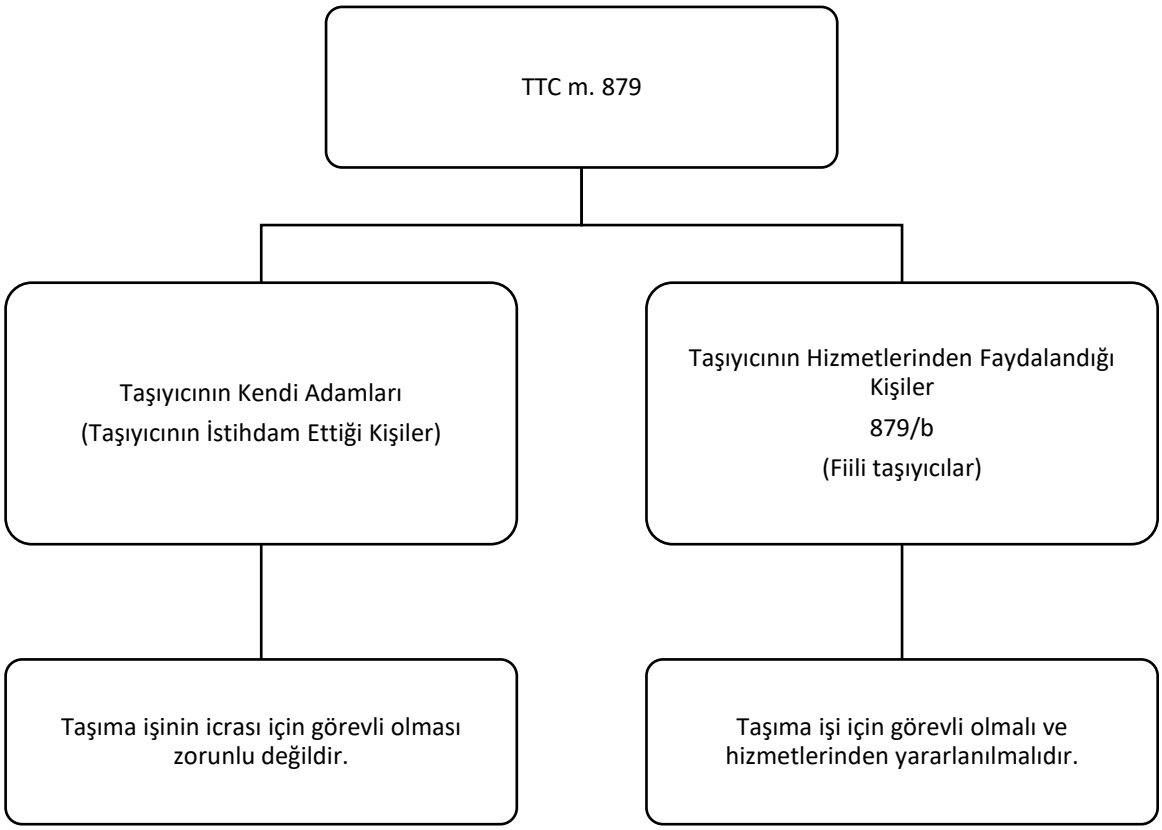
[398] Yeşilova; Yardımcı Şahıslar, s.77.

[399] Altan Edis; Die Haftung des Frachtführers nach schweizerischem Obligationen und turkischem Handelsrecht, Frankfurt 1975, s.129; Özer Seliçi; Die Haftung Des Frachtführers Nach Deutschem Und Türkischem Recht Und Nach Den Bestimmungen Des Übereinkommens Über Den Beförderungsvertrag ImInernationalen Stassengüterverkehr, İzmir, 1964, s.95, Sabih Arkan; CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65. Yaş Armağanı, Ankara 1999(Yardımcıların Fiilleri), s.330, Yeşilova ; Yardımcı Şahıslar s.77.

[400] Clarke; s.166.

eşyayı çalması durumunda da taşıyıcının 879. Maddeye göre sorumluluğu doğacaktır[401].

Taşıyıcının sorumluluğu açısından, taşıyıcının işletmesinde çalışmayan ve fakat taşımanın ifasında yararlanılan kişilerin taşıma işinin ifasında görev almaları gerekmektedir.



Şekil 2: TTK m.879'a göre yardımcı kişiler

TTK m. 879'u inceleyen yukarıdaki şekle baktığımızda, taşıma işi ifa edilirken taşıyıcının kendi adamlarının sorumluluğunun, taşıyıcının hizmetlerinden yararlanılan kişilerin sorumluluğuna nazaran daha kapsamlı olduğunu görmekteyiz.

ATK' nın 428. maddesine baktığımızda taşıyıcının kendi adamlarının fiillerinden taşıyıcının kendi fiili gibi sorumlu tutulduğunu görmekle birlikte, taşıyıcının taşıma işini ifa ederken hizmetlerinden yararlandığı kişilerin fillerinden kendi fiili gibi

[401] Adıgüzel, s.141.

sorumlu tutulması ancak hizmetlerinden yararlanılan kişilerin fiili taşıma hizmetinin yapıldığı sırada gerçekleştirmiş olması aranmaktadır[402].

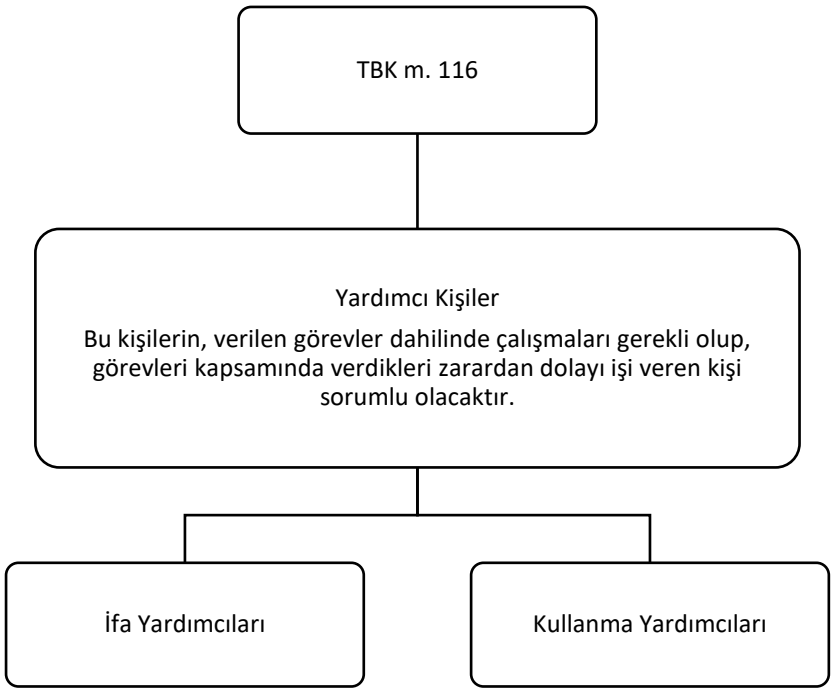
Fiili taşıyıcı kavramı TTK' nın 888. maddesinde somutlaşmıştır. Akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı, taşıma işi esnasında eşyada meydana gelen zıya, hasar ve gecikmeden müteselsilen sorumludur. Söz konusu bu hükme göre sorumluluk müteselsil olup, emredici olmamaktadır. Bu sebeple fiili taşıyanın niteliğine ve varsa sözleşmede yer alan sınırlamalara göre taşıyıcının 6102 sy. TTK m.879/b uyarınca sorumluluğu tespit edilecektir.



Şekil 3: TTK m.888' e göre fiili taşıyıcı.

Fiili taşıyıcının taşıma konusu eşya bakımından sorumluluğu TTK m. 875 dahilinde özen borcu, eşyayı koruma borcuna yönelik bir sorumluluktur. Taşıma konusu eşyanın zarara uğraması ile ilintili olarak doğacak sorumlulukta zarar, TTK m.888 açısından eşyanın fiili taşıyıcı tarafından taşınma esnasında meydana gelmiş olması yeterli iken, akdi taşıyıcı bakımından eşyanın taşınma esnasında zarara uğramış olmasını aramamaktadır. Burada akdi taşıyıcı 875/1. Maddede yer alan asli borcu olan özen ve eşyayı koruma borcunun yoğun yansıması karşımıza çıkmaktadır.

[402] Adıgüzel; s.141-142.



Şekil 4: TBK m.116'ya göre yardımcı kişiler

CMR m.3 gereğince, taşıyıcının sorumluluğu için, kendi adamlarının veya taşımanın yerine getirilmesinde hizmetlerinden yararlandığı diğer kişilerin kendilerine verilen görev alanları dahilinde zarara sebep olan fillerinin bulunması gerekmektedir[403].

Taşıyıcının kendi adamlarının fiillerinden doğan sorumluluğu, görev alanlarının genişliği sebebi ile, faaliyette bulunmasalar bile, taşıyıcının akdettiği taşıma sözleşmesine bağlı olarak doğrudan doğmaktadır[404]. Bir mahkeme kararında alkollü içki sokulması yasağı olan bir ülkeye, araçta içki sokan şoförün yakalanması sonucu yapılan müdahaleler ile gümrük makamlarında eşyanın başka araca yüklenerek taşınması izni alınmış, ancak yapılan aktarmada eşya hasara uğramış olup, Alman Federal Mahkemesi taşıma sözleşmesi ile eşyayı koruma borcu sorumluluğunu üstlenen taşıyıcıya, bu borç kapsamında verilen görevin ihlal edildiğini kabul etmiş ve taşıyıcıyı söz konusu bu olaydan sorumlu tutmuştur[405].

[403] Yeşilova; Yardımcı şahıslar, s. 72.; Akıncı; s.200.
[404] Arkan; Yardımcıların Fiilleri, s.322 ve 323.
[405] Arkan; Yardımcıların Fiilleri, s.329 vd., dn.42.

CMR m. 3'e göre taşıyıcının sorumluluğu için üç şart gerekir:

1- Taşıyıcının kendi adamları veya yararlandığı kişilerin taşıma işi için görev almış olmaları,
2- Zarara sebep olan fiilin bu görev alanı içinde gerçekleşmiş olması,
3- Taşıyıcının yardımcısına verilen görev ile onun zarara yol açan fiili arasında zaman, mekan ve amaç bakımından sıkı bağlılık olması[406].

Yukarıda bahsedilen üçüncü şart özellik arz etmektedir. Zira olayın niteliğine göre ilk bakışta fiil taşıyanın sorumluluğunu gerektirecek bir fiilden öte, yardımcının şahsi kusuru gibi görünse de, yine de CMR m.3 kapsamında değerlendirilmelidir. Bir görüşe göre taşıdığı eşyanın üzerine sigara izmariti atan taşıyıcının şoförü, eşyayı taşımaya başlamamış olsa dahi, şoförün bu fiilinden taşıyıcının sorumlu olduğunu kabul etmiştir[407].

CMR m. 3'te, her ne kadar kusurdan açıkça bahsedilmemiş ve yardımcının fiilinin taşıyıcının kendi fiili sayılacağı ibaresi yer almışsa da; taşıyıcı yardımcısının herhangi bir kusurunun bulunmasının taşıyıcının sorumlu tutulmayacağı sonucunu çıkarmayacaktır. Bu durum CMR dahilinde yumuşatılmış kusursuz sorumluluk[408] kavramını somutlaştıran bir ifadedir.

CMR m. 17'ye göre, taşıma işini fiilen yardımcılar yerine getiriyor ise, taşımada gerekli eşyaya özen ve eşyayı koruma borcunu yerine getirmeyen yardımcının fiilinden taşıyan sorumlu olacaktır. Bu CMR m.3 'ün genel ifadesine göre düzenlenmiş olup, CMR. M.17, CMR m.3 genel uygulaması kapsamındadır.

CMR m.29[409] hükmüne göre taşıyıcı, taşıyıcının yardımcılarının kast veya kasta eşdeğer kusuru[410] varlığı halinde taşıyıcının sınırlı sorumluluğunu sağlayan ve ispat

[406] Arkan; Yardımcıların Fiilleri,s.328.
[407] Herbert Glöckner; Leitfaden zur CMR, 6. Auflage, Berlin 1985, s.106 (Adıgüzel; s.144'ten naklen)
[408] Bkz. Bölüm I, *'2. Hukuki Niteliği Bakımından CMR ve TTK Kapsamında Sorumluluk Kavramı'.*
[409] CMR m.29: *'1. Hasar, taşımacının kendi kötü hareketinden veya davaya bakan mahkemenin kararı ile isteyerek kötü harekete eşdeğer sayılan kusurundan ileri gelmiş ise taşımacı, sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan yahut da kanıt yükünü karşı tarafa yükleyen bu maddenin hükümlerinden yararlanamaz. 2. Bilerek kötü hareket veya kusur taşımacının vekil veya çalışanları tarafından görevleri sırasında işlenmiş ise, aynı hüküm uygulanır. Bundan başka, böyle bir durumda adı geçen vekiller, çalışanlar ve diğer kişiler kişisel sorumlulukları yönünden 1 inci paragrafta belirtilen bu bölüm hükümlerinden yararlanamazlar. '*
[410] Ayrıntılı bilgi için bkz. Arkan; Yardımcıların Fiilleri, s. 332-333.

yükünü yer değiştiren bu sözleşme hükümlerinden faydalanamaz. Belirmek gerekir ki CMR m.3'te yer alan sorumluluk CMR m.34-40 arasındaki sorumluluğu da kapsar niteliktedir. CMR m.34 ortaklaşa taşıma olarak müteakip taşımayı düzenlerken, prensip olarak tek bir taşıma senedinin devralınması ile taşıma sözleşmesine taraf olan taşıyıcıları ifade etmektedir. Gönderen, her bir taşıyıcı ile ayrı sözleşmeler yapmış ise, bu noktada bir müteakip taşımadan söz edilemez. Eşyayı ve CMR senedini devralan taşıyıcılar, var olan tek taşıma sözleşmesini kabul etmekte ve sözleşmeye taraf olmaktadır[411]. Bu ifadeler doğrultusunda, gönderenin uğradığı zarar sebebi ile başvuru tarafı geniştir. Müteakip taşıyıcıların sorumluluğu müteselsil olup, CMR m.37 ve m.39'da bu husus somutlaşmıştır.

Tüm bu sorumluluklar dışında aynı zamanda zarar görenin talebi akit dışı sorumluluğa da dayanabilmektedir. TTK m. 885[412] gereğince hak sahibi gönderen veya gönderilen, eşyada meydana gelmiş zıya ve hasar veya gecikmeden kaynaklı olarak taşıyıcıya veya taşıyıcının yardımcılarına akit dışı olarak da başvurabilmektedir.

TTK m.887[413]'in yazılı metninden anlıyoruz ki, hak sahibi gönderen veya gönderilen, akit dışı taleplerinden dolayı taşıyıcıya başvurmaksızın taşıyıcı yardımcılarına doğrudan başvurabilmektedir.

TTK m.885/2 uyarınca taşıyıcı yardımcıları, eşyanın zıyaından veya hasarından dolayı, üçüncü kişilerin sözleşme dışı istemlerine karşı, sorumluluktan kurtulma sebeplerine ve sınırlamalara dayanabilir. Ancak bunun tek istisnası TTK m.887 son

---

411 Akıncı; s.202.

412 TTK m.885:*'IX – Sözleşme dışı istemler:*
(1) Bu Kısımda öngörülen sorumluluktan kurtuluş hâlleri ve sınırlamaları, gönderen veya gönderilenin, zıya, hasar veya gecikme nedeniyle taşıyıcıya yöneltebileceği, sözleşme dışı istemleri için de geçerlidir.
(2) Taşıyıcı, eşyanın zıyaından veya hasarından dolayı, üçüncü kişilerin sözleşme dışı istemlerine karşı, sorumluluktan kurtulma sebeplerine ve sınırlamalara dayanabilir. Ancak, bunlar;
a) Üçüncü kişi taşımaya onay vermemişse ve taşıyıcı, gönderenin eşyayı gönderme konusunda yetkili olmadığını biliyorsa veya bilmesi gerekiyorsa,
b) Eşya, taşıma için teslim alınmadan önce, üçüncü kişinin veya ondan zilyetliği elde etmiş olan kişinin onayı olmaksızın elinden çıkmışsa,
ileri sürülemez.'

413 TTK m.887: *'XI – Yardımcı kişilerin sorumluluğu(1) Taşıyıcının yardımcılarından birine karşı, eşyanın zıyaı, hasarı veya geç teslimi sebebiyle, sözleşme dışı sorumluluktan doğan istemler ileri sürülmüşse, o kişi bu Kısımda öngörülen sorumluluktan kurtulma sebeplerine ve sorumluluk sınırlamalarına dayanabilir. Zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiille veya ihmalle sebebiyet verilmişse birinci cümle hükmü uygulanmaz*.'

cümlesinde belirtildiği üzere taşıyıcı yardımcısı zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiille veya ihmalle sebebiyet verilmişse artık bu savunma vasıtalarından yararlanamaz. TTK 'da yer alan bu düzenleme, CMR' nin 28. maddesinde somutlaşmıştır.

Daha önce de belirttiğimiz üzere CMR m. 3 kapsamındaki sorumluluk hali üst-genel bir sorumluluk hali olup, CMR kapsamında diğer maddelerce düzenlenmiş sorumluluk hallerini de kapsamaktadır.

TBK m. 116'ya göre[414];

'Yardımcı kişilerin fiillerinden sorumluluk

Borçlu, borcun ifasını veya bir borç ilişkisinden doğan hakkın kullanılmasını, birlikte yaşadığı kişiler ya da yanında çalışanlar gibi yardımcılarına kanuna uygun surette bırakmış olsa bile, onların işi yürüttükleri sırada diğer tarafa verdikleri zararı gidermekle yükümlüdür.

Yardımcı kişilerin fiilinden doğan sorumluluk, önceden yapılan bir anlaşmayla tamamen veya kısmen kaldırılabilir.

Uzmanlığı gerektiren bir hizmet, meslek veya sanat, ancak kanun veya yetkili makamlar tarafından verilen izinle yürütülebiliyorsa, borçlunun yardımcı kişilerin fiillerinden sorumlu olmayacağına ilişkin anlaşma kesin olarak hükümsüzdür.'

Bu hükme göre yardımcı olarak tanımlanan bu kişilerin, görevlerini yerine getirirken veya sözleşmeye aykırı filleri olduğu takdirde bu sebeple karşı tarafa vermiş oldukları zarardan, kusurları bulunmasa dahi borçlu sorumlu olacaktır. Aynı husus TTK m.875'te somutlaşmıştır.

TBK açısından, TTK m.879'un aksine yardımcının borca aykırı hareketinin onun görevlendirildiği işe dair olması gerekmemektedir. TTK m. 879'da ise taşıyanın sorumluluğu bakımından taşıma işinde faydalanılan kişilerin taşıma işinde doğrudan görev almaları ve zararın doğması gerekmektedir.

[414] Bkz. Şekil 4. , Bölüm 1, dn.331.

TBK m. 116 açısından borçlu, yardımcının kusuru olmasa bile sorumlu olmaktadır. Borçlu ancak kendisi, yardımcı şahsın yerinde olsa dahi zararı önleyemeyecek durumda olduğunu ispat ettiği takdirde borcundan kurtulmaktadır.

TTK m. 879 açısından yardımcıların kusuru bulunmasa dahi taşıyıcı sorumludur. Hak sahibinin olası zararı sebebi ile taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için TTK m. 875'e dayanabilir. Taşıyıcı, sorumluluktan kurtulma başlığı altında düzenlenmiş olan 876. Maddede ifade edilen Zıya, hasar ve gecikme, taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmişse sorumluluktan kurtulur. Taşıyıcı ayrıca, TTK m. 878'de yer alan özel haller başlığı altında düzenlenmiş olan sorumluluktan kurtulma sebeplerine de zararı doğuran olay ile zarar arasındaki illiyet bağını ispat etmesi kaydıyla dayanabilir.

veya benzer diğer belgelerde öngörülmüş olmaları hâlinde de hüküm aynıdır.'

TTK m.854[415]'te görüldüğü üzere TTK açısından sorumluluğu bertaraf eden sözleşme hükümleri geçersizdir. TBK açısından ise m.116'da ise *'Yardımcı kişilerin fiilinden doğan sorumluluk, önceden yapılan bir anlaşmayla tamamen veya kısmen kaldırılabilir.'* İfadesi yer almaktadır. Taşıma sözleşmesinin tabi olduğu TTK açısından düzenlenmemiş olan taşıyıcının yan borçları bakımından taşıma konusu eşyada yardımcıların fiilleri sebebi ile oluşacak zararlarda, ayrıca taşıyıcının yardımcılarının fiili, zıya ve hasar ve gecikmeden başka zarara yol açmış ise[416] , 6098 sy. TBK m.116 uygulama alanı bulacaktır. Fiili taşıyıcının ve TTK m.888/3'te taşıyıcı ile müteselsil olarak ifade edilen sorumluluğu, TBK m. 116'da yer alan sorumluluktan tamamen farklıdır.

[415] TTK m.854: *'D) Sorumluluğun kaldırılmasına veya hafifletilmesine ait hükümlerin geçersizliği (1) Kanunun, taşıyıcıya, taşıma işleri komisyoncusuna ve faaliyetleri Devlet iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği sorumlulukların, önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersizdir.* Bu hükümlerin, işletme tüzüklerinde, genel işlem şartlarında, biletlerde, tarifelerde veya benzer diğer belgelerde öngörülmüş olmaları hâlinde de hüküm aynıdır.
[416] Adıgüzel; s. 150

2.6. Sorumluluk Hallerinde Kusur Şartı ve Kusurun Aranmayacağı Durumlar

6102 sayılı TTK, taşıyıcının taşıma konusu eşyaya özen borcundan kaynaklı sorumluluğunu yumuşatılmış kusursuz sorumluluk olarak düzenlemiştir[417]. TTK m.875[418] taşıyıcının sorumluluğunu düzenlemiştir.

Taşıma işinde taşıyıcının ana sorumluluğu taşıma eşyasına özen gösterme borcudur. Taşıyıcı, özen borcunu gereği gibi yerine getirdiği takdirde, ortaya çıkan zıya ve hasardan sorumlu olmayacaktır. İşte kanunun metninde yazmasa da bu sorumluluk taşıyıcının yumuşatılmış kusursuz sorumluluğu olarak düşünülmektedir.

6102 sayılı TTK madde 875'in ilk fıkrasına baktığımızda taşıyıcının eşyayı teslim almasından gönderilene teslim ettiği ana kadar geçen sürede eşyanın zıyaı, hasarı ve geç tesliminden sorumludur. Aynı maddenin ikinci fıkrasına baktığımızda zarar, gönderen veya gönderilenin bir davranışı ya da eşyanın özel bir ayıbından kaynaklanıyor ise taşıyıcının tazminat borcunun doğmasında ve kapsamının belirlenmesinde, bu olguların ne ölçüde etkili olduğu dikkate alınacaktır. Burada taşıyıcının zararın ikinci fıkrada belirtilen hususlardan kaynaklandığı yönünde ispat yükünü taşıdığı görülmektedir.

6102 sayılı TTK madde 876[419]'ya bakıldığında taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı veya öngöremeyeceği sebepten kaynaklı bir zarar söz konusu ise, taşıyıcı, ispat yükü üzerinde kalmak kaydıyla sorumluluktan kurtulmaktadır.

---

[417] Detaylı bilgi için bkz. Bölüm I, madde 2. *'Hukuki Niteliği Bakımından CMR ve TTK Kapsamında Sorumluluk Kavramı'.*

[418] TTK m. 875,*' Taşıyıcının sorumluluğu, Zıya veya hasar ile gecikmeden doğan zarardan sorumluluk(1) Taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyaından, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur.*
(2) Zararın oluşmasına, gönderenin veya gönderilenin bir davranışı ya da eşyanın özel bir ayıbı sebep olmuşsa, tazminat borcunun doğmasında ve kapsamının belirlenmesinde, bu olguların ne ölçüde etkili olduğu dikkate alınır.
(3) Gecikme hâlinde herhangi bir zarar oluşmasa da taşıma ücreti gecikme süresi ile orantılı olarak indirilir; meğerki, taşıyıcı her türlü özeni gösterdiğini ispat etmiş olsun.'

[419] TTK m.876/1: *'Zıya, hasar ve gecikme, taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmişse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur.'*

6102 sayılı TTK madde 877[420]'ye göre, taşıyıcı, taşıma aracındaki arıza veya araç kiralık bir araç ise kiraladığı kişilerin, bu kişilerin temsilcilerinin veya çalışanlarının kusurlu olduğunu iddia ederek zarar sorumluluğunu bertaraf edemez.

6102 sayılı TTK, özel haller başlığı altında taşıyıcının zıya, hasar ve gecikme kaynaklı sorumluluktan kurtulabileceği yedi hali belirtmiştir[421]. Taşıyıcının sorumluluğunun yumuşatılmış kusursuz sorumluluk olarak nitelendirilmesinin nedeni de, işte ortaya konulan bu sorumluluktan kurtulma imkanlarıdır[422].

TTK' nın sorumluluktan kurtulma hallerini incelediğimizde taşıyıcının zarara sebep olan somut olayı, kimden/neden kaynaklandığını, gönderen ve gönderilenin taşıma sözleşmesinden kaynaklanan yükümlülüklerini ve elbette illiyet bağını ispat yükümlülüğünü taşımaktadır. Taşıyıcı bu durumları ispat ettiği takdirde, ispat yükü gönderen ve gönderilene döner. Taşıma sözleşmesine taraf gönderen olduğu için,

---

[420] TTK m. 877/1: *'Taşıyıcı, taşıma aracındaki arızaya, taşıtı kiraladığı kişinin onun temsilcilerinin veya çalışanlarının kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamaz.'*

[421] TTK m. 878:

'(1) Zıya, hasar veya teslimdeki gecikme, aşağıdaki hâllerden birine bağlanabiliyorsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur:

a) Sözleşme veya teamüle uygun olarak üstü açık bir aracın kullanılmış olması yahut güverteye yükleme yapılması.

b) Gönderen tarafından yapılan yetersiz ambalajlama.

c) Eşyanın gönderen veya gönderilen tarafından işleme tabi tutulması, yüklenmesi veya boşaltılması.

d) Eşyanın; özellikle kırılma, paslanma, bozulma, kuruma, sızma, olağan fire yoluyla kolayca zarar görmesine yol açan doğal niteliği.

e) Taşınacak paketlerin gönderen tarafından yetersiz etiketlenmesi.

f) Canlı hayvan taşıması.

g) 27/10/1999 tarihli ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile diğer kanun ve düzenlemelerde yer alan hükümlerin taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı gösterdiği hâller.'

6102 sayılı TTK madde 878/1'de sayılmış olan bu durumlar oluştuğu takdirde bu şartların nasıl geçerli olacağı, hangi koşullarda bu maddelere dayanılabileceği veya dayanılamayacağını maddenin devam eden fıkralarında düzenlenmiştir;

TTK madde 878/2,3,4,5;

'(2) Herhangi bir zararın hâl ve şartlara göre birinci fıkrada öngörülen bir sebebe bağlanmasının muhtemel bulunduğu durumlarda, o zararın bu sebepten ileri geldiği varsayılır. Birinci fıkranın (a) bendinde öngörülen olağanüstü zıya veya hasar hâlinde bu karine geçerli olmaz.

(3) Zıya, hasar veya gecikme, gönderenin eşyanın taşınmasına ilişkin özel talimatlarına taşıyıcının uymamasından ileri gelmişse, taşıyıcı birinci fıkranın (a) bendine dayanarak sorumluluktan kurtulamaz.

(4) Taşıyıcı, sözleşme uyarınca eşyayı sıcağa, soğuğa, ısı değişikliklerine, neme, sarsıntılara ya da benzer etkilere karşı özel olarak koruma yükümlülüğü altında ise, birinci fıkranın (d) bendine ancak, hâl ve şartlara göre, özellikle de gerekli donanımın seçimi, bakımı ve kullanımına ilişkin kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış bulunması hâlinde dayanabilir.

(5) Taşıyıcı birinci fıkranın (f) bendine ancak hâl ve şartlara göre kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış bulunması hâlinde dayanabilir.'

[422] Adıgüzel; s. 67.

gönderilenin susması halinde, gönderen tarafından sorumluluğun taşıyıcı üzerinde olduğunun ispatlanması gerekecektir[423].

6102 sayılı TTK madde 879[424]'a göre zarar, taşıyıcının kendi adamlarının ve ifa yardımcılarının(taşıma işini yerine getirme amacı ile yararlanılan kişiler) görevlerini yerine getirirken oluşan fiil ve ihmallerinden meydana gelmiş ise taşıyıcı, bu fiil ve ihmallerden kendi davranışları gibi sorumludur.

Taşıyıcı, ancak 6102 sayılı TTK madde 875/2, m.876 ve madde 878'de sayılan sorumluluktan kurtulma hallerini ispat ederek madde 879'da yer alan sorumluluğundan kurtulabilir.

Eğer zararın doğmasını, gönderen ve gönderilenin davranışları etkilemiş ise, bu noktada gönderen ve gönderilenin eylemlerinin zarara ne oranda etkili olduğu tespit edilerek tazminat miktarının belirlenmesine esas olacaktır. Fakat her halükarda taşıyanın sorumluluğu devam etmekte olup, gönderen ve gönderilenin zararın oluşmasına etkisi ancak taşıyıcının ödeyeceği tazminat miktarının düşmesine sebep olacaktır.

Gönderen veya gönderilenin davranışları taşıma sözleşmesine aykırılık oluşturuyor ve neticesinde taşıma konusu eşya zarara uğruyor ise, gönderen ve gönderilenin bu eylemleri nedeni ile eşyaya ne oranda zarar vermişse, taşıyıcı o oranda sorumluluktan kurtulur.

Taşınan eşyaların tehlikeli olması halinde, tehlikenin ne olduğu taşıyıcıya bildirilmiyor veya bu eşyalar için gerekli güvenlik önlemleri alınmıyorsa, bu da 6102 sayılı TTK m. 875/2'nin uygulanması sonucunu doğurur[425].

Bu noktada zarar gören eşya sebebi ile tazminat borcunun nasıl doğduğu ve tazminatın kapsamı belirlenirken m. 875/2'de yer alan unsurların ne ölçüde zarara etkili olduğu dikkate alınacaktır.

[423] Adıgüzel; s.68.
[424] Bkz. Bölüm 1, dn.327.
[425] Adıgüzel; s. 69

6102 sayılı TTK ve CMR' nin taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlemeleri benzerdir. TTK' nın gerekçesi de taşıma hukukuna ilişkin kanun siteminin CMR esas alınarak düzenlendiğinden bahsetmiştir.

CMR sistemine baktığımızda taşıyıcının sorumluluğu kusursuz sorumluluk olarak karşımıza çıkmaktadır. CMR m. 17 ve devamındaki uygulamaya göre, kendisine yönelik sorumluluk iddia edilen taşıyıcı kusursuzluğunu değil, sorumluluğunu gerektiren zararın 17. Maddenin 2. Veya 4. Fıkranın a-f bentlerinde yer alan hallerden en az birinden doğduğunu ispat etmelidir[426].

CMR' nin 3. maddesine göre taşıyıcı, taşıma esnasında ifa yardımcıları ve taşıma işini yerine getirebilmek amacı ile kullandığı diğer kişilerin, fiil ve ihmallerinden, kendi fiili ve ihmali varmış gibi sorumludur. Bu kusursuz bir sorumluluk hali olup, bu ihmal ve davranışlardan dolayı eşya zarar uğramış ise, taşıyıcı tüm zarardan kusursuz şekilde sorumlu tutulacaktır. 6102 sayılı TTK ve CMR madde 3 eş anlam ifade etmekte olup, ifa yardımcısının fiili, taşıyanın kendi fiili sayılmaktadır.

CMR düzenlemesi, taşıyıcının sorumluluktan ne oranda kurtulacağı bakımından net değildir. Bu noktada gönderen veya gönderilenin taşıyıcı ile ortak bir kusuru ile taşıma konusu eşyaya zarar verdiği bir olayda, taşıyıcı CMR madde 17/2 ve 17/4'te yer alan sorumluluktan kurtulma sebeplerinden birini ispat ederse, taşıyıcı söz konusu zarara hangi oranda sebep olmuş ise sorumluluğu o oran ile sınırlı tutulmalıdır.

CMR' ye göre taşıyıcının sorumluktan kurtulma hallerinin ölçüsü açık olmayıp, eğer ki hak sahibi(gönderen veya gönderilen) ile taşıyıcının zararla ilgili olarak ortak kusuru var ise bu noktada CMR m.17/5[427]ölçüt alınmalıdır.

CMR düzenlemesi esas itibari ile taşıyıcının kusursuz sorumluluğunu düzenlemiştir. Ancak bir kusurun varlığı halinde de bunun tazminata etkisi CMR madde 29[428]'da düzenlenmiştir. Buna göre zıya ve hasardan oluşan zararın taşıyıcının kendi

[426]Kaya; II, s.260-261.
[427] CMR m. 17/5;
'Kayıp, hasar ve gecikmeye neden olan faktörlerden bazıları bakımından bu maddeye göre sorumlu olduğu faktörlerin kayıp, hasar ve gecikmeye yaptıkları katkı oranında sorumlu olacaktır.'
[428] Bkz. Bölüm 1, dn.409.

kastından veya davaya bakan mahkeme tarafından kasta eşdeğer sayılan kusurundan ileri gelmiş ise, taşıyıcı sorumluluğunu sınırlandıran, kaldıran yahut ispat yükünü karşı tarafa yükleyen bu hükümlerden yararlanamaz.

Kasıt (zarara sebep olan bilerek kötü hareket) veya kusur taşıyıcının vekil veya çalışanları tarafından görevi sırasında işlenmiş ise, aynı hüküm yine uygulanacaktır. Böyle bir durumun varlığı halinde, vekiller, çalışanlar ve diğer kişiler kişisel sorumlulukları yönünden yukarıda açıklanan CMR 29/1'deki hükümlerden yararlanamazlar.

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTULMA SEBEPLERİ, SORUMSUZLUK KAYDI, SORUMLULUĞUN SINIRI VE SORUMLULUĞU SINIRLAMA HAKKININ KAYBI

1. Genel Olarak

6102 sy. TTK ve CMR açısından sorumluluktan kurtulma halleri, zıya, hasar, gecikme ve taşıma işinden kaynaklı diğer sorumluluklar açısından karşılık bulmaktadır.

Taşıma konusu eşyada meydana gelen zıya ve hasar açısından, genel haller dışında taşıyıcı sorumluluktan kurtaran özel haller de bulunmaktadır. TTK m.878 özel haller bakımından kapsam zıya, hasar ve gecikmeden kaynaklı sorumluluktur.

Taşıyıcı en genel anlamda sorumluluktan kurtaran kıstas *'taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olay''dır* ve TTK m. 876'da somutlaşmıştır.

TTK m. 876[429]**,** taşıyıcının özen yükümlülüğünü ifade etmiştir.

Bu olaylar, mücbir sebep ve fevkalade haller olarak karşımıza çıkmakta olup, taşıyıcının kontrolünde olmayan veya taşıma işinin niteliğinden kaynaklanamayan durumlardır. Bu gibi olaylarda, taşıyıcının durumu ispat etmesi ile birlikte sorumluluktan kurtulması mümkündür.

[429] Bkz. Bölüm 1, dn. 419.

TTK m.875'te yer alan hüküm, CMR m.17'den alınmıştır. Yukarıda madde metninden görüleceği üzere, TTK m.876'ya göre zıya ve hasar, taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine karşın kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden ileri gelmişse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır. TTK m.875/2 açısından ise, zıya ve hasar gönderen[430] veya gönderilenin bir kusuru, emir ve talimatı veya yükün özel bir ayıbı sebep olmuş ise, tazminatın doğması ve kapsamının belirlenmesinde bunların ne kadar etkili olduğu hesap edilecektir. TTK m.878'de ise, 1. madde g fıkrası hariç olmak üzere(Gümrük kanunu ile diğer düzenlemelerde yer alan hükümleri) CMR m.17/4 aynen kabul edilmiştir. Belirtmek gerekir ki CMR m.17/4'te yer alan düzenlemeler zıya ve hasar sorumluluğunu kapsarken, TTK m.878 açısından zıya, hasar ve gecikme sorumluluğunu kapsamaktadır.

Taşıyıcı CMR m.17/2 ve m.17/4'te yer alan sebeplere dayanarak sorumluluktan kurtulabileceğini ifade etmiştik. CMR m.17/2'de yer alan sebepler genel riskleri kapsamakta olup, kayıp, hasar ve gecikme zararları için geçerli olacaktır[431]. CMR m.17/4'te yer alan özel riskler kapsamındaki sorumluktan kurtulma sebepleri ise yalnızca kayıp ve hasar durumlarında söz konusu olabilecektir[432]. Taşıyıcı CMR m.17/2'ye dayandığı takdirde bu sebeplerle birlikte illiyet bağını da ispat etmekle mükelleftir. CMR m.17/4 açısından ise illiyet bağının (CMR m.18) ispata gerek olmaksızın madde hükmünde yer alan sebepleri ispat etmesi yeterli olacaktır. Taşıyıcı, özel sebepler ile birlikte genel sebeplere de dayanabilmektedir; diğer ifade ile taşıyıcının özel sebeplere dayanmış olması, genel risklerden kaynaklanan bir olaydan zararın meydana geldiğini iddia ve ispat etmesine engel teşkil etmemektedir. Dolayısı ile taşıyıcı açısından çifte savunma imkanının varlığından bahsetmek mümkündür[433]. CMR m.18'e göre CMR m.17/2'ye dayanan taşıyıcının iddiasını ispat etmesi gerekmektedir.

[430] Gönderen kişi taşıtan da olabilmektedir. CMR ve 6102 sy.TTK'da taşıtanın tanımı yapılmamıştır. Ancak Karayolu Taşıma Kanunu m.3 'te *'Gönderen: Eşyayı taşımacıya teslim eden, gönderileni belirleyen ve taşıma senedini imzalayan kişi'* olarak ifade edilmiştir, Yavaş; Konteyner; s.27-28. Taşıtan, taşıyan ile taşıma sözleşmesi yapan ve yükün karşılığında, ücret ödeme borcu olan, sözleşmenin akididir, Gençtürk; s.24.

[431] Yavaş; Konteyner, s.103.

[432] Yavaş; Konteyner, s.103.

[433] Akıncı; s.96.

Bu kısımda amacımız TTK ve CMR açısından taşıyıcının, sorumluluktan kurtulma halleri, taşıma sözleşmelerindeki sorumsuzluk kaydına değinilmek istenmiştir. Taşıma hukukundaki sorumluluk ile genel anlamda TBK 'da yer alan sorumluluk arasındaki fark sebebi ile sorumsuzluk kaydının taşıma sözleşmesindeki etkisi tartışılacaktır. Zira taşıma hukuku açısından taşıyıcının sorumluluğunu sınırlayan hükümler geçersiz iken, TBK açısından borçlunun sorumluluğunu sınırlayan şartlar sözleşmeye dahil edilebilmektedir. Taşıyıcının sorumluluğunun sınırı, sorumluluğu sınırlama hakkının kaybı da konuyu tamamlayacak esaslı unsurlar olduğundan, ayrı başlıklar altında açıklanacaktır.

2. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulmasını Sağlayan 6102 sy. TTK ve CMR' de Yer Alan Genel Sebepler

CMR m. 17, taşıyıcının sorumluluğu hakkındaki temek prensiptir. Aynı madde 6102 sayılı TTK m. 875'te somutlaşmıştır. Paralel şekilde TTK m.875/2 ve CMR m.17/2 ise bu prensibin altında taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran genel savunma sebeplerine değinmiştir.

TTK m. 875/'ye göre zararın oluşmasına, gönderenin veya gönderilenin bir davranışı ya da eşyanın özel bir ayıbı sebep olmuşsa, tazminat borcunun doğmasında ve kapsamının belirlenmesinde, bu olguların ne ölçüde etkili olduğu dikkate alınır. Buna göre zararın hesaplanması ve sorumluluk takdirinde, bu olguların tam veya kısmi zıyaa etkisi hesaplanmalıdır.

Gönderen veya gönderilenin davranışları ifadesinin kapsamına, hak sahibi gönderen veya gönderilenin hatası veya ihmali ile bu kişiler tarafından verilen talimatlar girer.

CMR m. 17/3[434]'e göre, zıya, hasar ve gecikme taşıyıcının taşıma işinde kullandığı araç kusurundan kaynaklanmış ise, taşıyıcı taşıtı kiraladığı kişinin, vekilinin ve çalışanlarının hata ve ihmallerinden sorumlu olup, TTK m. 877 ile paralel olmak üzere sorumluluktan kurtulamayacaktır.

[434] CMR m. 17/3: *'Taşımacı taşımayı yapmak için kullandığı kusurlu taşıtları, bu taşıtı kiraladığı kişinin veya vekilinin yahut çalışanlarının hata ve veya ihmallerinden dolayı sorumludur.'*

Daha önce de belirttiğimiz üzere CMR m. 17/2 ve 6102 sy. TTK m.875/2, taşıyıcının sorumluluğunu paralel şekilde düzenlemiştir. Bu başlık altında taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını gerçekleştiren genel sebeplere değinilecektir.

2.1. Taşıyıcının Eşyaya En Yüksek Özen ve Dikkati Göstermesine Rağmen Kaçınamayacağı ve Sonuçlarını Önleyemeyeceği Hallerden Kaynaklanan Sorumluluğu

CMR m.17 gereğince taşıyıcı, taşıma konusu eşyayı teslim aldığı andan, varma yerinde gönderilene teslim edilene kadar, eşyanın kısmen veya tamamen kaybı ve oluşacak zararlardan sorumlu tutulmaktadır. Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin maddeler emredici nitelikte olup, taşıyıcının sorumlu olmadığına ilişkin sözleşmeler geçerli değildir[435]. Taşıyıcı, ispat yükü kendinde olarak CMR M.17'de yer alan genel ve özel sorumluluktan kurtulma hallerine dayanabilir. TTK m. 876, taşıyıcının, en yüksek özeni[436] göstermesine rağmen kaçınamayacağı[437] ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden[438] ileri gelen zıya, hasar ve gecikmeden kaynaklanan zararlardan dolayı sorumluluktan kurtulacağını ifade etmektedir[439]. Bu sorumsuzluk, şart edilmiş bir sorumsuzluk değil, eşyanın tabiatından kaynaklanan bir sorumsuzluk halidir[440]. Buna göre tedbirli bir taşıyıcının gösterebileceği özen gösterilmiş olsaydı bile, zıya, hasar veya gecikme gene olacaksa, bu durum taşıyıcı tarafından kanıtlandığı takdirde taşıyıcının sorumluluğu doğmayacaktır[441].

TTK m.875'te taşıyıcının taşıma süresi içinde zıya ve hasardan dolayı sorumluluğunu belirtmesi akabinde 876. madde taşıyıcının özen yükümlülüğünü açıklamıştır.

[435]Ercan Erdem; CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Karayolu Taşıma Hukuku, Ankara, 2013, s.294.
[436] En yüksek özenin İngilizce karşılığı 'utmost care' dir.
[437] CMR'de 'could not avoid' ifadesidir.
[438]'..circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent' kavramı taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olayları ifade etmektedir. Bu kavram ilk olarak CIM'in 1952 yılındaki revizyonunda, demiryolu ile yük taşımalarında, yükte meydana gelen zararlardan doğan sorumluktan kurtulma sebeplerinden olarak kabul edilmiştir, Yavaş; Konteyner, s.120, Arkan; Demiryolu Taşımaları, s. 102, Kaya; II, s.255.
[439] Bu ifade gereği, olay muhakkak dışarıdan gelmeli, diğer bir anlatımla dış kaynaklı olmalıdır. Dolayısı ile CMR m.17/3'e göre taşıyıcı, taşımayı gerçekleştirdiği araçtaki bozukluğu veya taşıtı kiralamış olduğu kişinin veya bunun yardımcılarının kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamayacaktır. Zira araçtaki eksiklik veya yetersizlik dış kaynaklı bir unsur değildir, Adıgüzel; s.45-47, Arkan; İnceleme, s.14, Yetiş Şamlı; Yetiş Şamlı, s.16 vd.
[440] Erdem; s.294.
[441] Eriş; 2015, s. 685.

Taşıyıcı, zıya ve hasarın en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir nedenden doğduğunu, somut olayı açıklamalı ve ispatlamalıdır.

Taşıyıcı, taşıma faaliyetini icra ederken tecrübeli ve basiretli bir iş adamı gibi davranmalıdır[442]. Türk hukukunda taşıyıcının tedbirli olması yeterli görülmüş, 'çok tedbirli' olması aranmamıştır[443]. Bu çerçevede, basiretli bir taşıyıcının göstereceği özene rağmen kaçınılamayacak veya sonuçları önlenemeyecek sebeplerden dolayı taşıma konusu eşyanın zıya ve hasara uğraması halinde taşıyıcı sorumlu tutulmayacaktır.

CMR m.17/2'de *'taşımacının önlenmesine olanak bulunmayan durumlar…'* ifadesi ile benzer bir yoruma varmak mümkündür. Her ne kadar TTK' da yer alan ifade ile CMR 'de yer alan ifade birebir örtüşmese de kanımızca CMR 17/2 maddesi de taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden sorumlu olmayacağı sonucuna ulaştırmaktadır. Beklenen bütün özeni göstermesine karşılık zararın önüne geçilemeyen her hal önlenemezlik ve kaçınılmazlık olarak kabul edilir[444]. Burada asıl önemli olan taşıyıcının en yüksek özeni göstermesi, en yüksek dikkatte davranması ancak buna rağmen sonucu önleyememiş olmasıdır[445].

Taşıyıcının en yüksek özeni göstermesi demek, standartları sağlayan bir taşıyıcının basireti, tecrübesi, dikkati, becerisi ve olaylara karşı gösterdiği davranışının genel kabul edilebilir ve makul olma niteliğidir. Bu anlamda kaynak yasada yer alan

[442] Arkan; Ticari işletme, s. 141-143.
[443] Erdem; s.299.
[444] Kaya; II, s.254-255.
[445] T.C.YARGITAY 11. HUKUK DAİRESİ ,E. 2016/4554, K. 2017/7477T. 20.12.2017 *'Mahkemece bozma ilamına uyularak yapılan yargılama sonunda; ... gemisinde 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 beyyinelerinden yararlanması gerektiği, ayrıca davacının dava dışı Döküm ...Ş den satın aldığı 2 palet brüt 820 Kg muhtelif ebat duş teknesi türü emtianın ödeme şeklinin mal mukabili olduğu, yani ithalatçının (davacının) adına gönderilen malları varış gümrüğünden çekerken bedel transfer şartının aranmadığı , ithal ettiği malın bedelini ileri ki bir tarihte transfer etmesine olanak sağlayan satıcının mal bedelini tahsil etmeden yada işleme aracılık eden bankaların satış bedelinin transfer edileceğine dair herhangi bir sorumluluk üstlenmedikleri, somut uyuşmazlığa konu riziko sonucu telef olan emtia bedelinin davacı tarafından dava dışı satıcısına 2.193,00 Euro ödendiğine dair delil sunulmadığı, başka bir parsiyel navlun faturasının da bulunmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir.'*, Kazancı İçtihat.

taşıyıcının *'büyük bir özen gösterilmesi'* ni kanıtlaması halinde sorumsuzluğu söz konusu iken, Türk hukukunda bu görüş benimsenmemiş ve taşıyıcının *'tedbirli'* yani özenli olması taşıyıcının sorumsuzluğu için yeterli görülmüştür[446]. Bu davranışlara tehlikeyi öngörebilme ve ortadan kaldırabilme becerisi, yol durumuna göre güzergahı değiştirebilme becerisi örnek gösterilebilir.

Taşıyıcının TTK m.876 ve CMR m.17/2'deki ifade ile kaçınılamayacak ve sonuçları öngörülemeyecek nitelikte olan sebeplere dayanabilmesi için ispat yükümlülüğü bulunmakta olup, ispat edemediği takdirde sorumluluğunun devam edeceğini belirtmek gerekir.

Yangın sebebi ile oluşan zararlarda, taşıyıcının yangının çıkış nedenini belirlemesi ve ispat etmesi önem arz etmektedir. Bu noktada taşıyıcının yangının ortaya çıkmasında taşıyıcının en yüksek özen ve dikkati göstermiş olduğunu ispat etmesi gerekir. Eğer yangının nedeni belirlenememiş ise, taşıyıcı sorumlu olmaya devam edecektir. Eşyayı taşıyan taşıtın kusuru sebebi ile meydana gelen yangınlar sonucu uğranılan zararlarda ise taşıyıcının savunmaları dikkate alınmayacaktır[447]. Ancak belirtmek gerekir ki buradaki asıl kıstas olayın oluş biçimi ve olaya etki eden nedenin hangi sebeplerden ileri geldiğidir. Eğer taşıma işinde kullanılan taşıtın teknik bakımları tamam ve yola ve yüke elverişli olduğu taşıyıcı veya onun yardımcılarının kontrolü ile sağlanmış ise, fakat buna rağmen dış nedenlerden kaynaklı olarak olay vuku bulmuşsa, bu hususların ispatlaması ile taşıyıcının sorumluluktan kurtulması mümkün olacaktır.

Trafik koşullarından kaynaklı olarak ortaya çıkan zararlarda da taşıyıcı zarara neden olan olayın dış kaynaklı olduğunu ispat etmek kaydıyla TTK m.876 ve CMR m.17/ 2 dahilinde sorumluktan kurtulabilmektedir.

Aracın güvenli olmayan bir noktaya park edilmesi sonucu kundaklanması da taşıyıcının özen ve dikkat yükümlülüğü dahilinde olup, tazminat sorumluluğunu doğurmaktadır. Taşıyıcının normal yol koşulları altında beklenmeyen bir durum olan yol seviyesinden aşırı düşük bir köprü ile karşılaşması ve bu yönde hiçbir uyarıcı levha olmadığı için aracı düşürerek eşyaları zarara uğratmasında sorumlu

[446] Eriş; 2015, s. 686.
[447] Ayrıntılı bilgi için bkz. Akıncı; s.104-105.

olmayacaktır[448]. Taşıyıcı açısından esas alınan kriter taşıyıcının en yüksek ve dikkati göstermiş olmasına karşın olayın dış nedenler veya karşı tarafın kusuru ile meydana geldiğinin ispatıdır.

Hırsızlık durumlarında ise, ülkelerdeki hırsızlık olaylarının yoğunluğuna göre her olay kendi içinde özellik kazanabilmektedir. Bu sebeple mahkeme kararlarında çeşitlilikler söz konusudur. Burada taşıyıcının taşıma işi için güzergahı ve varma yerindeki hırsızlık ve gasp olayları ve ülkenin durumuna göre hareket etmesi, bu durumları bilmesi, öngörmesi ve ona göre gereken tedbir ve önlemleri alması gerekmektedir. Tüm bu hususların taşıyıcı tarafından gözetilmemesi, taşıyıcının özenli ve dikkatli bir taşıyıcı olmaması sonucunu doğurur ki, bu sebeple oluşan hırsızlık ve gasp vakalarında taşıyıcı CMR 17/2'de öngörülen kurtuluş beyyinelerinden yararlanamayacaktır.

Hava durumu ve iklim koşulları açısından baktığımızda, olayın meydana geldiği coğrafyanın iklim koşulları önem arz edecektir. Taşımanın güzergahı açısından şiddetli yağış veya rüzgarın normal koşullarda beklenebildiği coğrafya açısından bu olaylar olağanüstü bir nitelik taşıyamaz. Bu sebeple ki beklenebilir ve ihtimali yüksek olan hava koşulları sebebi ile eşyanın uğrayacağı zarardan taşıyıcı sorumlu olacaktır. Ancak gönderen, taşımayı gerçekleştirecek aracı mevsim koşulları dikkate alınarak özenle seçmek durumunda olup, aksi halde müterafik kusurlu sayılır[449].

TBK m.52[450] hükmüne göre, taşıyıcının hak sahibi ile ortak kusurunun varlığı halinde tazminat miktarı indirilebilecektir.

Mücbir sebepler[451], taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını öngöremeyeceği hallerdendir; bu sebeple TTK m.876 ve CMR m.17/2 kapsamında değerlendirilir. Taşıyıcı kendi eylemi ile netice arasındaki illiyet bağını keserek sorumluluktan

[448] Appeal de Paris, 29.03.1976 tarihli kararı, ETL 1975, Volume XI, s775(Adıgüzel; s.158'den naklen)
[449] Erdem; s.300.
[450] TBK m.52 : *'Zarar gören, zararı doğuran fiile razı olmuş veya zararın doğmasında ya da artmasında etkili olmuş yahut tazminat yükümlüsünün durumunu ağırlaştırmış ise hâkim, tazminatı indirebilir veya tamamen kaldırabilir'.*
[451] Tanım için bkz.Yargıtay 13. Hukuk Dairesi de 18.1.2010 tarihli ve E. 2009/8727 K. 2010/101 sayılı kararı.

kurtulabilmektedir[452]. Yargıtay 13. Hukuk Dairesi de 18.1.2010 tarihli ve E. 2009/8727 K. 2010/101 sayılı kararında mücbir sebebi, *"borcun ifasına engel olan ve herhangi bir kimse tarafından alınacak tedbirlere rağmen önüne geçilmesine imkan olmayan beklenmedik, harici ve borçlunun iradesi dışında meydana gelen bir olay"* olarak tanımlamaktadır. Mücbir sebebin unsurları; borçlunun kusurunun olmaması, sebebin öngörülebilir olmaması, sebebin karşı konulamaz ve gerçek olmasıdır[453]. Her somut olay kendi içinde özellik arz ettiğinden, hangi nedenlerin mücbir sebep olduğu, mücbir sebebe ilişkin unsurları taşıyıp taşımadığı ayrı ayrı değerlendirilmelidir. Unutmamak gerekir ki, aynı neden bir olay için mücbir sebep teşkil edip, bir başka olay için mücbir sebep teşkil etmeyebilir. GÖZÜBÜYÜK mücbir sebebi sezilemeyen, karşı konulamayan bir hadise olarak tanımlamıştır. Alman hukukunda ise mücbir sebebin tanımında tesadüfi ve olağanüstü ifadeleri de yer almaktadır. Mücbir sebepten bahsetmek için mücbir sebebin yenilmezliği, mücbir sebebin sezilmezliği ve mücbir sebebin kusurdan kaynaklanmamış olması gerekmektedir[454]. Doğa olayları, ambargo, afet, salgın hastalık, savaş gibi olaylar mücbir sebep olarak gösterilebilir.

Üstte de ifade edildiği gibi her olay doğrudan mücbir sebep olarak nitelendirilmemektedir, taşıyıcının gereken dikkat ve özenle tecrübeli ve basiretli bir taşıyıcı gibi hareket edip etmemesine göre de değişiklik gösterecektir[455]. Hava koşulları sebebi ile yoğun yağmur ve sel bilgisinin araştırılmaması üzerine yola çıkan ve güzergahta yoldan kayarak devrilen araç sebebi ile taşıyıcının sorumluluğuna gidileceği tartışılamaz. Taşıyıcının gereken tedbirleri alması taşıyıcıdan beklenen asli bir yükümlülüktür.

Taşıma işinin yapılacağı güzergahta önceden bilinen bir savaş hali de mücbir sebep olarak nitelendirilemez[456] .

---

[452]T.C.YARGITAY 11. HUKUK DAİRESİ, E. 2016/8922, K. 2017/6608, T. 27.11.2017 *'...Davalı malik kendi fiiliyle zararlı netice arasında illiyet rabıtasının mücbir sebep, mağdurun kendi kusuru veya üçüncü şahsın kusuru dolayısıyla kesildiğini ispat ederek ancak mesuliyetten kurtulabilir ...',* Kazancı İçtihat.

[453]A. Pulat Gözübüyük; Mücbir Sebepler Beklenmeyen Haller, Ankara 1977, s.85

[454] Gözübüyük; s.26.

[455] Bilgi için bkz. Yavaş; Konteyner, s.122.

[456] YARGITAY 11. HD. E. 1792, K. 3306, 13.04.1995 tarihli kararı, YARGITAY 11. HD. E.718, K.3289, 13.04.1995 tarihli kararı Eriş; s.374.

Grev, işçinin yasal hakkı olması sebebi ile, taşıyıcının işletmesinde olan grev bir mücbir sebep hali değildir. Zira taşıyıcının grev halini önceden bilebilmesi mümkün olmakla, taşıyıcının kaçınamayacağı veya sonuçları önleyemeyeceği bir olaya olarak karşımıza çıkmamaktadır. Dolayısı ile taşıyıcı grevin mücbir sebep olduğu gerekçesi ile TTK. 876 ve CMR m.17/2'de kurtuluş beyyinelerinden ancak grevin yasalara dayanmadan ve kendisinin de bilmediği bir şekilde ortaya çıktığını ispat ederek yararlanabilir[457]. Aynı sistematikte oluşan düşünce yapısı ambargo ve abluka hallerinde de geçerlidir. Zira basiretli tacir gibi davranma yükümlülüğü olan taşıyıcının yol durumu, ülkelerin içinde bulundukları siyasi durumu hakkında bilgi edinmeli ve bu hususta odalardan ve meslek birlik ve kurumlarından bilgi almalıdır. Taşıyıcı gereken dikkat ve özen ile üzerine düşen yükümlülüğü yerine getirmesi ve taşıma için en uygun güzergahı belirlemesine karşın, yine de önceden bilebilme imkanı olmayan ve ani şekilde ortaya çıkmış bir olayla karşılaştığında meydana gelecek zarardan, bu durumu ispat etmesi şartı ile TTK m. 876 ve CMR m.17/2 dahilinde sorumlu tutulmayacaktır.

Gasp ve hırsızlık Yargıtay'ın kararlarında değişiklik göstermiştir. Burada da asıl kriter taşıyıcının kendisinden beklenen dikkat ve özeni göstererek, tedbirli ve tecrübeli ideal bir taşıyıcı gibi davranıp davranmadığıdır. Yargıtay'ın hırsızlığın mücbir sebep olarak nitelendirilemeyeceği ve bu sebeple taşıyıcının sorumluluğuna gidileceğine dair görüşleri mevcuttur[458]. Ancak Yargıtay gaspı mücbir sebep saymış

---

[457] *'… bir olayın mücbir sebep sayılabilmesi için aynı zamanda o olayın borçluya ait işletmenin dışında cereyan etmiş olması gerekir. Bu bakımdan Yargıtayın kökleşmiş içtihatlarına göre borçluya ait işyerindeki mevzu grev mücbir sebep sayılmamaktadır. Çünkü grev, işçilere tanınmış bir yasal haktır. Ancak yasal olmayan iş bırakmalar diğer şartları da haiz bulunduğu takdirde mücbir sebep olabilir. Bu bakımdan mahkemece grevin niteliği araştırılmalı, ayrıca grev kararının ne kadar bir süre önce alınmış olduğunun soruşturularak davalı işletmenin önceden grev kararını bilmesine rağmen dava konusu gül gibi çabuk bozulacak bir malın taşıma işinin yüklenmemesi gerektiği üzerinde durulması gerektiği…*'T.C. Yargıtay 11. H.D. 03.12.1979, E. 1979/5533, K.1979/5488 , Kazancı İçtihat.

[458] T.C.YARGITAY 11. HUKUK DAİRESİ,E. 2000/2114,K. 2000/3241, T. 20.4.2000 *'TTK.nun 781. maddesinde, taşıyıcının, zıya ve hasarın kendi kusurundan doğmayan bir sebepten ileri geldiğini kanıtlayarak sorumluluktan kurtulacağı, dava konusu olaya uygulanması gereken CMR Konvansiyonunun 17/2. maddesinde de, hasar veya zıyanın, taşıyıcının önlemesine imkan bulunmayan durumlardan ileri gelmesi halinde taşıyıcının sorumluluktan ibra edileceği hüküm altına alınmıştır. Dairemizin yerleşik uygulamasına göre, TTK.nun 20. maddesi uyarınca basiretli bir taşıyıcının göstermesi gereken dikkat ve özeni yerine getirmediği taktirde taşıyıcı, kusurlu sayılacaktır. Taşıyıcının, genel olarak gerekli dikkat ve özeni gösterdiğini kanıtlaması yeterli değildir. Zıya ve hasara neden olan olayın doğumunda kusurlu olmadığını da kanıtlaması gerekecektir.Uyuşmazlık, TIR'ın kaçırılması sonrasında, içindeki emtiaların çalınmış olarak terkedilmiş bulunmasında, somut olayın meydana geliş biçimi itibariyle davalı taşıyıcının sorumluluktan kurtulup kurtulamayacağı üzerinde toplanmaktadır. Davalı vekili, İtalya'nın riskli bir ülke olması nedeniyle hırsızlık olayının*

ve taşıyıcının TTK m.876 ve CMR m.17/2 gereğince sorumlu tutulamayacağı yönünde kararlar vermiştir[459]. Yargıtay açısından gasp bir mücbir sebep hali iken, hırsızlık açısından somut olayın durumuna göre zarar sebep olan olayın bir mücbir sebep hali sayılıp sayılamayacağı incelenmiştir[460].

GÖZÜBÜYÜK fevkalade hali[461] sezilemeyen, kusurdan uzak ve sözleşmenin mali şartlarını altüst eden olağan üstü olay olarak tanımlar. Fevkalade haller, borcun yerine getirilmesini esaslı olarak güçleştiren olaylar iken, mücbir sebepler, borcun yerine

---

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. Gasp, kişiye karşı şiddet ve cebir kullanılarak eşyanın çalınması olduğuna göre, TIR'ın başında şoförün bulunmadığı sırada camın kırılarak ve düz kontak yaptırılarak kaçırılması şeklinde meydana gelen hırsızlık olayı, mücbir sebep olarak kabul edilemez. Öte yandan, TIR'ın gümrük sahasında iken şoförün sahaya geçişinin kısıtlı olduğu bir ortamda aracın başında yokken kaçırıldığı şoförün tek taraflı beyanına dayanılarak İtalyan polisinin düzenlediği tutanak ile belirlenmiş olup, bu konuda tarafsız sayılabilecek gümrük idaresinin düzenlediği resmi bir tutanak bulunmamaktadır. Bilirkişi raporunda, ikinci şoför bulundurulmasının maliyeti arttıracağı bu nedenle de taşıyıcı firmaların tercih edilemeyeceği dolayısıyla bu yöndeki tedbirin alınmasının beklenemeyeceği yönünde belirtilen kanaate katılmak mümkün değildir. Bu durumda mahkemece, taşıyıcının kusursuzluğunu kanıtlayamadığı kabul edilerek davanın kabulü yerine rapora itibar edilerek yazılı gerekçelerle davalının sorumluluğunun bulunmadığından bahisle davanın reddi bozmayı gerektirmiştir.', Kazancı İçtihat.

[459] Karar için bkz. Yargıtay 11. HD. E.3384, K.3914 ,28.05.1996 tarihli kararı,Eriş; s. 394; Yargıtay 11. HD. E.4476, K.6845, 27.09.1994 tarihli kararı,Eriş; s. 366, Aksi yönde karar için bkz. Yargıtay 11. HD. E. 3489, K. 4522 01.06.1995 tarihli kararı, Eriş; s. 376.

[460] Özet: *'.. Davalı taşıyıcının, tel örgülerle çevrili ve kamera kayıtları ile denetlenen, gerek Türk gerek yabancı Tır ve otobüs şoförlerinin tercih ettiği, , öncesi ve sonrasında parka alanları ile karşılaştırıldığında daha az güvenli olmayan bir park alanı olduğu, ……., İtalya'da bulunan A4 otobanının TIR araçları tarafından yoğun olarak seyir ettiği bir güzergah olduğu, yol üzerinde araçların uğradığı çeşitli tır parkları ve sosyal tesisler bulunduğu ifade edilen, söz konusu otoparkın güvenliğine ilişkin olarak olumsuz bir görüş iletilmediğinden, bu durumda CMR m.17/2 uyarınca hırsızlığın taşıyıcının önlemesine imkan bulunmayan bir sebepten ileri geldiğinin kabul edilmesi gerektiği gerekçesi ile, davanın reddine karar verilmiş, … yerel mahkeme kararının onanması gerekmiştir.' '* T.C. Yargıtay 11. H.D. 07.05.2014 E. 2477/K.8721, Eriş; 2015, s. 691, Özet:*'..Gasp, kişiye karşı şiddet ve cebir kullanılarak eşyanın çalınması olduğuna göre, TIR'ın başında sürücünün bulunmadığı sırada camın kırılarak ve düz kontak yapılarak kaçırılması şeklinde meydana gelen hırsızlık olayı, mücbir neden olarak kabul edilemez. …. Davalı vekili, İtalya'nın riskli bir ülke olması nedeniyle hırsızlık olayının kaçınılmaz olduğunu savunduğuna göre, tam tersine taşıyıcının böyle bir ülkede, yeterli önlemler alarak yola çıkması, bu meyanda ikinci şoför veya muavin bulundurmak, araca alarm taktırmak veya günün teknolojik olanaklarından yararlanılarak, makul, uygulanabilir türden diğer tedbirleri alması gerektiğini söylemek mümkündür….' ,*T.C. Yargıtay 11. H.D. 20.04.2000 E. 2114/ K.3241, Eriş; 2015, s. 708., Aynı yönde bkz. Erdil; s. 192, dn. 280'de yer alan Yargıtay kararı(' T.C. Yargıtay 11. H.D. 03.12.2013, E.2013/6266, K. 2013/21985).

[461] T.C. YARGITAY, 21. HUKUK DAİRESİ, E. 2017/4370, K. 2017/7635, T. 10.10.2017 'Öğretide, yargısal kararlarda ve yasalarda kötü tesadüf, fevkalade hal, umulmayan durum, tesadüfi olay olarak da adlandırılan kaçınılmazlık, hukuksal ve teknik anlamda "fennen önlenmesi olanaksız" başka bir anlatımla işverence mevzuatın öngördüğü tüm önlemler alınmış olunsa bile önlenemeyecek olan durumları ifade eder.', Kazancı İçtihat.

getirilmesini imkansız kılan olaylardır[462]. Fevkalade halde olayın dış etkenli olması ve kaçınılamaz ve sonuçları önlenemez nitelikte olması gerekmez iken, mücbir sebepte bu şartlar gerekir. Fevkalade hal borcu ortadan kaldırmaz ancak mücbir sebepte borç tamamen ortadan kalkar. Bu sebeple ki fevkalade halde uğranılan zararın tazmininin talebi mümkün iken, mücbir sebepte tazminat yükümlülüğü ortadan kalkar. Fevkalade halde taraflar arasında sözleşme ayakta tutulur ve taraflar taahhütlerini yerine getirme açısından yükümlülükleri devam eder, ancak mücbir sebep varlığı halinde sözleşme fesih olunur, sözleşme ortadan kalkar ve tarafların talep hakları son bulur.

Fevkalade halde sözleşme tamamen imkansız kılınmamakta ve fakat ifası oldukça güçleşmektedir. Fevkalade haller somut olayın durumuna göre değerlendirilmelidir. Sözleşmenin ifasını güçleştirecek, tarafların edimini yerine getirmesinde karşılaştıkları her zorluk fevkalade hal olarak değerlendirilemez. Zira taşıyıcı açısından yerine getirilmesi oldukça güçleşen edimi onun adına bir zorluk yaratsa da, sözleşme açısından sonuçları önlenemeyecek nitelikte olmayabilir[463]. Fevkalade hale, devletlerin el koyma kararları, devalüasyon örnek olarak gösterilebilir. Ayrıca fevkalade hal, TBK m.51 gereğince tazminat indirim sebebi olarak uygulanabilir[464].

2.2. Hak Sahibinin (Gönderen veya Gönderilen) Hatası veya İhmali

Taşıma işinde ana kural, taşıyıcının taşıma konusu eşyayı teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar, eşyanın kısmen veya tamamen kaybından ve oluşacak hasarlardan sorumlu olmaktadır. CMR m. 17/2'ye baktığımızda kayıp veya hasar, hak sahibinin hatası veya ihmali sebebi ile oluşmuşsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulmaktadır. CMR kayıp veya hasarın hak sahibinin hatasından kaynaklanması sonucunda, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur şeklinde ifade etmişse de hak sahibinin kimler olduğu konusunda net bir açıklama içermemiştir. Bir tarafın kesin olarak taşıyıcı olduğu

[462]Oğuzman/Öz; 2018, s.556-558., Tandoğan; Mesuliyet, s. 465, Adıgüzel; s. 162.

[463]T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, E. 2015/10579, K. 2016/6543, T. 13.6.2016 *'…..Mahkemece, iddia, savunma, benimsenen bilirkişi raporu ve tüm dosya kapsamına göre, davalı şirketin antreposunda oluşan zarar, davalı şirketin alabileceği birçok tedbirler (sele karşı mühendislik hizmeti alınması, başka yerde faaliyet göstermesi, drenaj vs.) ile önlenmesi mümkün iken bu tedbirler alınmadığı için ortaya çıktığı ve bu şekilde davalı borçlunun , borcunun ihlaline yol açtığı, somut olayda mücbir sebep değil ancak fevkalade hal olduğu, davalı …Zeytincilik ve Gıda Sanayi Tic. Ltd. Şti'nin hasardan sorumlu bulunduğu…..',* Kazancı İçtihat.

[464] Eren; s.788-790.

bildiğimiz bu ilişkide, hak sahibi diğer taraf gönderen, gönderilen/alıcı olduğu açıktır. Talep sahibinin[465], CMR m.17/2 ve TTK m.875/2 kapsamında hata ve ihmaline en çok rastlanan haller ambalajlama, yükleme, istifleme ve boşaltma sırasında yapılan hata ve ihmallerdir[466].

Taşıyıcı, eşyada oluşan zıya ve hasarın kendi kusurundan değil, gönderilen veya gönderenin hata veya ihmalinden kaynaklandığını ispat etmelidir. Kusur sebebi ile zararın doğmasına veya artmasına sebep olan talep sahibi gönderen veya gönderilen ile onların yardımcıları olmalıdır[467]. Kural olarak, herkes iddiasını ispatla mükelleftir[468]. CMR m.18/1 ifadesi de aynı durumu, *'Kayıp hasar ve gecikmenin madde 17 paragraf 2 de öngörülen nedenlerden birinden doğduğunu kanıtlamak taşımacıya aittir.'* şeklinde ilkeyi belirlemiştir. Taşıyıcı, taşıma senedi- sevk mektubundaki beyanlar ve zarar ile gönderen veya gönderilen ile onların yardımcılarının kusuru arasındaki illiyet bağını ispat ettiği takdirde, sorumluluktan kurtulacaktır[469]. İleride de ayrıntılı olarak ifade edileceği üzere özel savunma sebepleri[470], sorumluluktan kurtulmada genel savunma sebeplerinin[471] ileri sürülmesine engel değildir; her ikisi de birlikte ileri sürülebilmektedir. Yükleme, istifleme, boşaltmanın taşıyıcının yükümlülüğünde olmadığı durumlarda dahi, taşıyıcı somut olayın durumuna göre sorumluluğa ortak tutulabilecektir.

6102 sy. TTK m.875/1, zıya ve hasar ile birlikte gecikmeyi de sorumluluğa dahil etmiştir. Buna göre taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyaından, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur[472].

---

[465]Doktrin 'Talep sahibi' ifadesini geniş yorumlamakta ve gönderen, gönderilen/alıcı ve taşıma işleri komisyoncusunu talep sahibi olarak tanımlamaktadır.

[466] Akıncı; s.97.

[467] Kaya; II, s. 251.

[468] 4721 sy. TMK m.6 ; *'İspat yükü : Kanunda aksine bir hüküm bulunmadıkça, taraflardan her biri, hakkını dayandırdığı olguların varlığını ispatla yükümlüdür.'*

[469] Kaya; II, s.251.

[470] 6102 sy. TTK m.878, CMR m.17/4.

[471] 6102 sy. TTK m.875/2, m.876, CMR m.17/2.

[472]GEREKÇE/Madde 875 – Maddenin kaynakları CMR m. 17 ve Alm TK 425 inci paragrafıdır.Birincifıkra: Birinci fıkra taşıyanın sorumluluğuna ilişkin ilkeyi koymaktadır. Taşıyanın sorumluluğu taşınmak için eşyanın teslim alınmasından başlar ve teslimine kadar devam eder. Sorumluluk zıya ve hasar ile gecikmeyi kapsar. Zıya veya hasar eşyaya verilen zararı ifade ettiği için koruyamamadan doğan zararı da içerir. Zıya veya hasar eşyaya bağlı olduğu için sebep zararları

TTK m.875/2 ise, zararın oluşmasına, gönderenin veya gönderilenin bir davranışı ya da eşyanın özel bir ayıbı sebep olmuşsa, tazminat borcunun doğmasında ve kapsamının belirlenmesinde, bu olguların ne ölçüde etkili olduğu dikkate alınır, hükmüne haizdir. CMR m. 17/2'ye hak sahibi gönderen veya gönderilen olmakla, akdin diğer tarafı olan taşıyıcının CMR ve TTK açısından sorumluluktan kurtulabilmesi için hata veya ihmal sebebi ile olan kusurun karşı taraftan kaynaklandığını ispat etmesi gerekmektedir[473]. Gönderilen veya taşıtanın kusuru, taşıma senedinde yanlış veya eksik bilgi vermesi[474], gümrük belgelerini usulsünce düzenlememesi, kamu otoritesinin müdehalesi[475], yolculuk için gereken belgeleri taşıyıcıya vermemesi, taşıma işi ile ilgili eksik veya yanlış bilgi vermesi, özellik arz eden yük hakkında bilgiyi vermemesi, gibi sebeplerden ileri gelebilir[476]. Taşıyıcı bu hususları ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir.

TTK m.875/2'de yer alan *'...bu olguların ne ölçüde etkili olduğu ...'* ifadesi zarara birlikte sebep olmayı hükme bağlamıştır. TTK m.864/3'te yer alan *'Zararın veya giderlerin doğmasında taşıyıcının davranışlarının da etkisi olmuşsa, tazmin yükümlülüğü ile ödenecek tazminatın kapsamının belirlenmesinde, bu davranışların ne ölçüde etkili oldukları da dikkate alınır.'* ifadesi ile komisyoncunun sorumluluğuna ilişkin TTK m.928/2'de yer alan *'Taşıma işleri komisyoncusu, zilyetliğinde bulunan malın zıyaından veya hasarından kaynaklanmayan bir zarardan sadece 918 inci madde uyarınca kendisine düşen bir yükümlülüğü ihlal etmesi hâlinde sorumludur. Tedbirli bir tacirin göstereceği özene rağmen zarar önlenemeyecek ise komisyoncu sorumluluktan kurtulur.'* ilkeleri, ortak kusuru düzenlemektedir. TTK m.875/2'ye göre, eğer bir zarar var ise, bu zararın oluşmasında gönderen veya gönderilenin hatası ve ihmali sebep olmuşsa, tazminat kapsamında zarar paylaştırılmaktadır[477].

---

dikkate alınmaz. Gecikme ise teslim süresine göre belirlenir. Zıya eşyanın yitmiş, yok olmuş olması halini ifade eder. Hasar ise eşyanın varlığını korumakla beraber zarara uğramasıdır.

[473] Yavaş; Konteyner, s. 109-112.

[474] Akıncı; s. 97, Aydın; s. 60.

[475] Özdemir; s. 211.

[476] Kaya; II, s.252, Aydın; s.60-61.

[477] Aydın; s.61 vd., Özdemir; s.212.

2.3. Taşıma Konusu Eşyadaki Özel Ayıp

CMR m. 17/2 hükmüne göre, eğer kayıp, hasar veya gecikme taşıyıcının hatasından değil de, yüke özgü bir ayıptan meydana gelmiş ise, taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır. CMR' nin ilgili ifadesinden yola çıktığımızda taşıma konusu eşyanın niteliğinin önemli olduğunu, eşyanın doğal durumu, taşınmak için teslim alınmadan önceki mevcut olan doğasından kaynaklı ayıbı sebebi ile taşınma esnasında zıya ve hasara uğrayabilir.

Eşyada var olan özel ayıp, kusurdan daha kapsamlı bir ifadedir. Zira özel ayıp, eşyanın doğasındaki kusurlar nedeni ile meydana gelen kötüleşmedir. Bu sebeple ayıp, nitelik bakımından kusurdan daha geniş bir anlam taşımaktadır. Ayıp kavramı, bir eşyanın bulunduğu türün ortak özelliklerinden farklı özellikler taşıması, aynı nitelikteki diğer eşyalarla kıyaslandığında bir noksanlık veya bir kusuru bulunmasını ifade eder[478].

Öncelikle belirtmek gerekir ki, taşıyıcının eşyanın özel ayıbı sebebi ile sorumlu tutulabilmesi için, eşyanın doğal yapısındaki ayıbın varlığı ve elbette taşıyıcının taşıma işini ifa ederken eşyayı koruma borcu ve eşyaya özeni dikkate alınacaktır.

Kötü veya yetersiz ambalaj sebebi ile zarara uğrayan bir eşyada eşyanın özel ayıbından bahsetmek mümkün değildir. Zira burada eşyanın özel olarak muhafaza edilmesi ve taşınması ile önüne geçilebilecek bir zarar söz konusu ise taşıyıcının eşyaya dikkat ve özen yükümlülüğünü yerine getirmemesi ve eşyanın niteliğine özgü muhafaza ve taşıma aracı taşımayı gerçekleştirmemesi sebebi ile bir zarar oluşmaktadır. Örneğin makinenin bir parçasının üretim hatası sebebi ile kopması, frigorifik araçla taşınmasına rağmen daha yükleme aşamasında belli bir ısıda yüklendiği içim etlerin bozulması[479], taşıma konusu eşyanın elektrik sistemindeki arızı sebebi ile yangına neden olması[480].

Eşyadaki zarar, taşıma işi ile ilgili olarak meydana gelmiş ise bu noktada özel ayıptan bahsetmek mümkün değildir. Bu durum, özellikle gıda maddelerinin bozulması sebebi ile taşıyıcının sorumluluğuna gidildiği durumlarda karşımıza çıkmaktadır.

[478] Aydın; s. 65-66., Erdil; s. 189.
[479] Kaya; II, S. 254.
[480] Erdil; s. 190.

Belirli niteliklere sahip taşıma konusu eşyaların, niteliklerine uygun araçla taşınması gerekmektedir. Örneğin dondurulmuş balık taşınması için taşıtın ısı seviyesinin eşyanın niteliğine özgü olarak ayarlanması gerekmektedir. Dondurulmuş olarak teslim edilen balıkların yine aynı şekilde gönderilence teslim alınmasını sağlamak taşıyıcının yükümlülüğündedir. Kısmi bozulmaların tüm eşyaya sirayet etmesi halinde ise eşyanın bozulabileceğini, tüm dikkat ve özene rağmen bozulmanın önüne geçilemeyeceğinin ispatı taşıyıcıya ait olacaktır. Belirli soğukluk sağlanmadan taşınmışsa oluşan kokuşmadan taşıyıcı sorumlu olacağı halde, belirli soğukluk sağlanmasına rağmen eşyanın doğası nedeniyle oluşacak kokuşmadan taşıyıcı sorumlu olmayacaktır[481]. Taşıyıcının, bu gibi taşımalarda eşyayı kontrol ettirmesi ve teslim alındığı halin muhakkak taşıma senedine/ vesikaya durumun şerh edilmesi gerekmektedir. Bir başka örnek ise taşıma esnasında aşırı ısıya maruz kalan kahvenin aromasını kaybetmesinde, taşıyıcının uygun araç ile gereken muhafazayı sağlaması şartıyla bozulmanın önüne geçebileceği mevcut iken bozulmanın gerçekleşmesi, taşıyıcıyı doğrudan tazminat sorumlusu yapmaktadır.

Daha önce de ifade edildiği üzere, taşıyıcının eşya üzerindeki kontrolü yaparak, teslim alınma esnasında eşyaya ait durumu taşıma senedine veya başka bir evraka, vesikaya şerh etmesi gerekir. Bu denetim, herhangi bir teknik kullanılmadan, taşıyıcının ancak dışarıdan bakarak eşyanın gözle görülür hali, ambalajın durumunu tespit eder. Bu gibi incelemelerde taşıma konusu eşya ile ilgili taşıyıcının çekince koyması, teslim esnasında eşyanın hangi durumda alındığının ispatına karinedir[482]. Taşıyıcı bu şekilde bir inceleme yapmadığında, eşyanın doğasından kaynaklanan bir sebep ile zararın oluştuğunu ispat etmekle yükümlüdür[483].

Belirtmek gerekir ki, gönderenin talebi varsa ve teknik anlamda taşıyıcının teknik donanımı mevcutsa, masrafları gönderene ait olmak üzere eşyanın niteliğini (ısı, ağırlık, ambalaj, koku, renk vs.) tespit edebilir. Paralel şekilde deniz hukuku açısından da, taşıyıcının eşyadaki gizli ayıpları bulabilmesine imkan yoktur ve bu

[481] Erdem; s. 309.
[482] Aynı yönde bkz. Aydın; s.67 vd. , Özdemir; s.218.
[483] Erdil; s. 190, Özdemir; s. 218.

gizli ayıplar veya eşyanın niteliği gereği dış olayların etkisi ile eşyada meydana gelecek zıya ve hasarlar, taşıyıcının sorumluluğunda kabul edilemez[484].

Bu sebebe dayanabilmek için, taşıma konusu eşyanın kayıp ve hasarı, eşyaya has nitelikten veya eşyadan kaynaklanan bir olumsuzluktan dolayı gerçekleşmelidir. Tabi belirtmek gerekir ki, taşıma işinde taşıyıcının da herhangi bir kusurunun bulunmaması gerekir. Buradaki hassas nokta, taşıma konusu eşyanın özelliklerine uygun ve gerekli tedbirler alınmış şekilde taşıma işinin gerçekleştirilmesi ve fakat zararın, eşyaya has bir kusurdan ileri gelmesidir. Yükte oluşan zıya ve hasar, taşıma işinden önce de yükte bulunmalı (ayıplı mal gibi) ve illiyet bağı bulunmalıdır. Bu noktada, taşıyıcının eşyaya has kusur sebebine dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi için, zararın bu sebebe dayalı illiyet içinde meydana geldiğini de ispat etmesi gerekmektedir[485].

CMR m.8/1-b uyarınca taşıyıcı, taşıma konusu eşya ve bunların ambalajının görünürdeki durumunu yükü teslim aldığı anda kontrol ve tespit ederek, bu hususu taşıma senedi- sevk mektubuna yazmakla mükelleftir. Yüke özgü kusurlar CMR m.17/2 kapsamında değerlendirilir. Bu kusurlar yükün doğasından kaynaklanmalı, taşıma sürecinde ortaya çıkmalı ve elbette taşıyıcının oluşan zıya ve hasarda müterafik kusuru bulunmamalıdır.

2.4. Hak Sahibinin (Gönderen veya Gönderilen) Emir ve Talimatları

TTK m.875/2[486] hükmüne baktığımızda, hak sahibinin bir davranışı, yani hak sahibi tarafından verilen bir talimat sebebi ile eşyada zıya ve hasar meydana gelmişse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulamaz.

Taşıyıcının sorumluluğunu öngören CMR m.17/1'in devamında CMR m.17/2 uyarınca zıya ve hasar taşıyıcının hatasından değil de, istek sahibinin verdiği talimattan ileri gelmişse taşıyıcı sorumlu tutulamaz[487].

---

[484] M. Fehmi Ülgener; Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, Der Yayınları, Ankara 1991, 140 vd.
[485] Erdil; s. 190.
[486] TTK m.875/2: *'Zararın oluşmasına, gönderenin veya gönderilenin bir davranışı ya da eşyanın özel bir ayıbı sebep olmuşsa, tazminat borcunun doğmasında ve kapsamının belirlenmesinde, bu olguların ne ölçüde etkili olduğu dikkate alınır.'*
[487] Erdem; s.306

Talimat, hak sahibinin tek taraflı tasarruf yetkisinde bulunan ve taşıyıcıya ulaşması ile taşıyıcının uymakla yükümlü olduğu, taşıma sözleşmesinin hitamına kadar hak sahibi tarafından tek taraflı irade ile taşıyıcının yapmakla yükümlü olduğu tüm beyan ve isteklerdir. Talimatlar, taşımaya başladıktan sonra, eşyanın yüklenmesinden önce ya da boşaltmadan sonra taşıyıcının tasarrufunda olmak koşulu ile verilebilir[488].

Taşıyıcı, hak sahibi yani gönderen veya gönderilenden emir ve talimat alır. Taşıyıcının kusuru sebebi ile hatalı talimat verildiğinde, taşıyıcı sorumluluktan kurtulamaz. Bu durumda somut olayın incelenmesi ile gerekirse ortak kusur kapsamında da değerlendirme yapılabilir. Hak sahibinin hata veya ihmal ile verdiği talimat taşıyıcı tarafından kusuru olmadan yerine getirildiği ispat edildiğinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilecektir.

CMR m. 12 emir ve talimatları düzenlemekte olup madde hükmüne göre gönderen taşımanın durmasını, eşyanın geri getirilmesini, teslim noktasını değiştirdiğini, eşyanın sevk mektubunda belirli gönderilenden başka bir kişiye teslim edilmesini isteyebilir. CMR m.12/2'ye göre *'Sevk mektubunun ikinci nüshası alıcıya verildiği veya alıcı, madde 13 paragraf 1 de belirlendiği gibi hakkını kullandığı zaman gönderenin tasarruf hakkı ortadan kalkar. O andan itibaren taşımacı alıcının emirlerine uyacaktır.'* Bu husus 6102 sy. TTK m.868'de somutlaşmış olup, her iki düzenlemeye de birlikte baktığımızda hak sahibinin taşıma sözleşmesini tek taraflı olarak değiştirmesi ve eşya üzerinde tasarruf yetkisini kullanma hakkını sahip olduğunu görmekteyiz. CMR m.12/1[489]'e baktığımızda taşıma sözleşmesinde tek taraflı değişiklik yapma ve yük üzerindeki tasarruf yetkisini kullanma hakkı, hak sahibine CMR m.12 ve TTK m.868 ile tanındığını görmekteyiz. Taşıyıcıya verilen talimatlar, CMR m.12'de yer aldığı üzere tasarruf hakkı ile sınırlı değildir[490]. Bu anlamda, taşıma aracının niteliğine ilişkin talimatlar da bu kapsamda değerlendirilmelidir[491].

Talimat, taşıma sözleşmesi tamamlanana kadar, tasarruf yetkilisinin taşıma işine ilişkin tek taraflı irade beyanı ile kullanılan ve taşıyıcının yapmakla yükümlü olduğu

[488] Özdemir; s.214, Aydın; s.62.
[489] Bkz. Bölüm 1, dn. 253.
[490] Erdil; s. 187.
[491] Aydın; s. 62.

tüm beyanlardır. TTK m.868, talimat yetkisinin nasıl kullanılacağına ışık tutmuştur. Gönderen veya gönderilenin hak sahibi olmamasına rağmen vermiş olduğu talimatları yerine getiren taşıyıcı, bu sebeple m.875/2 hükmüne dayanarak sorumluluğunu bertaraf edemez.

Taşıyıcıya, taşımanın yapılması emir ve talimat verilebileceği gibi, taşımanın durdurulması, eşyanın geri getirilmesi, başka bir varma veya teslim yerine götürülmesi ya da başka bir gönderilene teslim edilmesi şeklinde tasarruflarda da bulunulabilir. Hak sahibinin bu tür emir, talimat ve tasarrufları, taşıyıcının işletmesi için sakıncalıysa veya diğer gönderenlerin ve alıcıların gönderileri için bir zarar tehdidini beraberinde getiriyorsa, taşıyıcı bunları yerine getirmekle yükümlü değildir. Taşıyıcı buna rağmen verilen emir ve talimatı uyguladı ise, bu noktada sorumluluktan kurtulması söz konusu olamayacaktır.

CMR m.17/2 gereğince, hak sahibi tarafından yanlış, eksik veya hatalı emir ve talimat taşıyıcı tarafından hata ile yerine getirildiğinde, taşıyıcı zıya ve hasardan kusuru oranında sorumlu olacaktır. Taşıyıcı, basiretli bir tacir olarak hareket etmeli ve verilen talimat her ne kadar hak sahibi tarafından veriliyor olsa da, bu talimatın yerine getirilip getirilmeyeceğini değerlendirmelidir[492]. Bu sebeple ki kusurlu bir talimatın taşıyıcı tarafından bilinerek uygulanması sonucu taşıyıcı zıya ve hasar sorumluluğuna ortak olacaktır[493]. Ancak talimat, açıkça kanuna aykırı ise, taşıyıcı bu talimatı yerine getirmeden önce talimatı vereni uyarmalıdır[494]. ENGİN ERDİL'in aksine, biz açıkça kanuna aykırı bir talimatı yerine getirmenin, taşıyıcı açısından da sorumluluk getireceğinden, taşıyıcının bu talimatı yerine getirmemesi gerektiği düşüncesindeyiz[495]. Gönderen veya gönderilenin hata ve ihmal ile verdiği talimat taşıyıcı tarafından aynen yerine getirilmişse de, taşıyıcıya atfedilecek bir kusur olmadığı durumlarda, taşıyıcı yine sorumluluktan kurtulacaktır. Fakat taşıyıcı söz konusu talimatın zıya veya hasara neden olacağını bildiği veya bilmesi gerektiği halde, talimat veren kişiye bu durumu bildirmeksizin verilen talimatları yerine

[492] Erdil; s. 187-188.
[493] Akıncı; s.99.
[494] Erdil; s.188
[495] Bkz. Erdil; s.188.

getirdiğinde, taşıyıcının kusursuzluğundan bahsedilemeyecek ve müterafik kusur söz konusu olacaktır[496].

CMR m.17/2'de yer alan ifadeye göre eğer kayıp, hasar veya gecikme hak sahibinin hatası veya ihmalinden, taşıyıcının hatasından değil de, hak sahibinin verdiği talimattan, yüke has bir kusurdan yahut da taşıyıcının önlenmesine olanak bulunmayan durumlardan ileri gelmiş ise, taşıyıcı sorumlu tutulamaz. CMR m. 12'de yer alan talimat ise hak sahibinin özellikle taşımayı durdurmasını, teslimin yapılacağı yeri değiştirmesini veya sevk mektubunda gösterilen alıcıdan başkasına teslim etmesini istemek suretiyle yüke tasarruf etmek hakkını ihtiva ediyor olup, CMR m.17'den farklıdır.

3. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulmasını Sağlayan 6102 sy. TTK ve CMR' de Yer Alan Özel Sebepler

Taşıma konusu eşyada oluşan zıya ve hasar 6102 sy. TTK m.878'de yer alan sebeplerden birinden kaynaklanmış ise, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Aynı husus CMR m. 17/4'te düzenlenen şartlarda somuttur. CMR m. 17/4'ü m.17/2'den ve TTK m.878'i m.875/2'den ayıran en önemli unsur, zıya ve hasarın sayılı bu özel hallerden birinden kaynaklandığının ispat edilmesinin(fiili karine) yeterli olmasıdır. Yani CMR m.17/2 ve TTK m.875/2'de yer aldığı üzere zıya ve hasar ile oluşan zarar ile arasındaki illiyet bağının ispatına gerek yoktur. CMR m.17/2'deki genel sorumsuzluk sebepleri sadece taşıyıcının eşyanın zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluk hallerinde ileri sürülebilirken, CMR m.17/4'te yer alan özel sorumsuzluk sebepleri sadece taşıyıcının eşyanın zıya veya hasara uğraması halinde ileri sürülebilmektedir[497]. Genel sorumsuzluk sebeplerinde, taşıyıcı hem genel sorumsuzluk sebebini hem de zararın bu sebepten ileri geldiğini ispatla yükümlü

[496] Akıncı; s. 98 vd. , *' …taşımada kullanılan araç, davacı gönderen tarafından verilse bile, tacir olan davalı taşıyıcının basiretli bir iş adamı gibi hareket edip aracın vanasını kontrol etmesi gerekir. Bu hususun üzerinde durularak, karşılıklı kusur oranı saptanmak suretiyle karar vermek gerekir ….'*T.C. Yargıtay 11. H.D. 18.09.1985, E.4569/K. 4657, Eriş; s. 320.
[497] Erdil; s.194.

iken[498], özel sorumsuzluk sebeplerinde, taşıyıcının sadece bu sebebi ispat etmesi yeterlidir[499].

TTK ve ATK birbirine paralel olarak ve CMR' nin aksine, özel riskleri hem zıya ve hasar, hem de gecikmeden kaynaklı zararlarda uygulamaktadır.

TTK m.878 a ile g bendi özel halleri sınırlı biçimde düzenlenmiş değildir; bu haller taşıma sözleşmesi ile genişletilebilir[500]. Ayrıca, maddenin diğer fıkralarından 3. , 4. Fıkralarına da özel sorumsuzluk halleri eklenebilir[501].

3.1. Taşımanın Üstü Açık Taşıtla Yapılmış Olması

TTK m.878/1 ve CMR m.17/4 özel riskleri düzenlemektedir. Özel risklerin başında da, taşıyıcının genel savunma sebepleri ile birlikte sözleşmeye ve teamüle göre taşıma işinin üstü açık araçla yapılması riski bulunmaktadır. Bu hükmün düzenlenme gerekçesi, açık araçla taşınan eşyanın yağmurda ıslanması, hareket halindeyken bazı parçalarının düşmesinin doğal olmasına rağmen gönderenin bu tür tehlikeleri göze alıp, baştan muvafakat etmesidir[502].

6102 sy. TTK m. 2/1 uyarınca ticari teamüle göre de taşımanın üstü açık araç ile yapılabilmesi mümkün iken, CMR kapsamında bu hususun muhakkak taşıma senedine geçirilmesi gerektiği görülmektedir. ALİHAN AYDIN' a göre kural olarak CMR 17/4(a)'ya zımni irade uyuşması sebebi ile dayanılmayacağı açık olsa da, tarafların taşımanın açık araçla yapılması konusunda açıkça anlaşmalarını gerekmesi hususu hassas bir konudur. İlk olarak baktığımızda, taşıma senedine taşımanın üstü açık araçla yapılacağı belirtilmese dahi gönderenin zımni kabulünün olduğu düşünülmelidir[503]. Diğer taraftan ARSLAN KAYA, teamül gereği zımni kabulün

[498] Bkz. CMR m.18/1 hükmü.
[499] Erdil; s. 194.
[500] Eriş; 2015, s. 714.
[501] Eriş; 2015, s. 714.
[502] Erdil; s. 195. Bu noktada ifade edilmelidir ki, taşıyıcının ilgili bu sorumsuzluk sebebine dayanabilmesi için, gönderen ile taşıyıcının eşyanın üzeri açık bir araçla taşınması hususunda anlaşmaları ve bu durumun taşıma senedine geçirilmiş olması gerekir. Ancak uygulamada ispat, her ne kadar taşıma senedine taşımanın üstü açık araçla yapılacağı dercedilmiş olmasa bile, başka delillerle de ispat edilmeye çalışılmaktadır. Ancak, zımni irade uyuşması ya da uygulamadan kaynaklanan teamüllerle açık irade uyuşması şartının aşılamayacağı yönünde, bkz. Özdemir; s. 239, Akıncı; s.107, Kaya; II, s.256.
[503] Aydın;s.73.

mümkün olmayacağını ileri sürmektedir[504]. Kaya'ya göre, taşımanın, üzeri açık bir taşıtla yapılmasını bir sorumluluktan kurtulma sebebi olarak ileri sürebilmek için, tarafların taşımanın üzeri açık taşıtla yapılacağı konusunda anlaşması ve bunun sevk mektubuna geçirilmiş olması gerekir[505]. CMR için teamül göz önüne alınamaz[506]. MALCOLM CLARKE' a göre taşımanın üstü açık araçla yapılacağının taşıma senedine geçirilmesi bir geçerlilik şartı iken[507], ALİHAN AYDIN açısından ispat şartı niteliğindedir[508]. Kanaatimizce taşımanın üstü açık araçla yapılacağının CMR-taşıma senedine geçirilmesi bir ispat aracıdır. Her ne kadar CMR-Taşıma senedine geçirilecek bu şart taşıyıcı açısından netlik sağlayacak, ispat ve usul kuralları açısından da CMR açısından yeknesaklık sağlanacaksa da sadece hükmün lafzı sonucu şart olarak yorumlanan bu durum uygulamada, pratikte son derece hakkaniyetsiz sonuçlar yaratabilir. Zira CMR m.4'e göre, taşıma mukavelesi bir sevk mektubunun düzenlenmesi ile gerçekleştirilir; bu mektubun yokluğu usule aykırı oluşu veya kaybolması, bu sözleşme hükümlerine tabi olacak olan taşıma mukavelesinin varlığı ve geçerliliğini etkilemez şeklindedir. Bu noktada anlaşılıyor ki CMR- taşıma senedi bir ispat aracıdır. Taşıyıcının, taşıma işinin üstü açık araç ile yapılacağı yönünde hak sahibi ile yapmış olduğu anlaşmayı başka delillerle de ispat etmesi mümkün görünmektedir. Bu hükümden hareketle, CMR-taşıma senedinin hiç düzenlenmediği koşullarda dahi taşıyıcının yükü üstü açık araç ile taşıyabileceği yönünde hak sahibi ile yapmış olduğu anlaşmayı başka delillerle ispat etmesi, taşıyıcının sorumluluğunu bertaraf edici nitelikte olabilmektedir. Zira burada asıl önemli nokta, tarafların ortak iradelerinin var olup olmadığı yönünde toplanmaktadır.

TTK açısından ise taşımanın üstü açık araçla yapılacağının taşıma senedine geçirilmesi şartı bulunmamaktadır. Bu sebeple ki, taşımanın üstü açık araç ile yapılacağının taşıma senedine geçirilmese bile, başka delillerle de ispatı mümkün olabilmektedir. İspat yükü ise taşıyıcının üzerindedir. Ancak teamül gereği üstü açık

[504] Kaya; II, s. 256.
[505] Kaya; II, s. 256.
[506] Adıgüzel;s.184.
[507] Clarke; s.257
[508] Aydın; s.73-74.

araçla taşıma yapılması mümkün olan hallerde, bu durumun kabul edilmediğini ispat yükü gönderen ve gönderilendedir[509].

Üstü açık araç demek, üzeri örtüyle kapatılmamış araçtır. Aracın üstünün açık olması, eşyanın taşınmasına uygun kapalı yerinin bulunmamasındadır[510]. Aracın tentesi kapalı olsa dahi, bu araç kapalı sayılmamaktadır[511]. CMR' de açık araç, madeni levha ile kaplanmamış araç olarak tanımlanırken, doktrinde açık araç, sadece üstü değil, yanlarının da açık olmasının açık araç olarak tanımlanacağı konusunda fikir birliği vardır[512]. Taşıma konusu eşyanın üzeri açık bir araçla yapılıyor olması demek, eşyanın her türlü tehlike ile karşılaşma ihtimalini kabul etmek olarak karşımıza çıkmaktadır (ıslanma, eşyaların düşmesi, güneşte kalarak çürüme, kokuşma, solma vs)[513] . Burada zıya ve hasar değerlendirmesi yapılırken neden-sonuç ilişkisini doğru kurmak gerekmektedir; zira, her zaman sadece aracın üstünün açık olması sonucu zıya ve hasar oluşmamaktadır. CMR m.18/3'e baktığımızda yükte anormal bir noksanlık, sandık veya paketlerde anormal bir kayıp var ise, taşıyıcının CMR m.17/4 hükmünden yararlanamayacağı somutlaşmıştır.

Üzeri açık araçtaki parça yükler tümüyle kaybolmuş ise bunun üzeri açıklıktan kaynaklandığını söyleme imkanı yoktur[514]. Dolayısı ile tam zıya, üstü açık araç ile taşımada mümkün değildir[515]. TTK m.878/2 ve CMR m.18/3 paraleldir. CMR m.18/3'e göre anormal noksanlık veya sandık yahut paketlerde bir kaybolma olduğunda CMR m. 17 paragraf 4 (a) da belirtilen durumlardan ileri geldiği varsayımına dayanan hüküm uygulanmaz. TTK m.878/2 ise herhangi bir zararın hâl ve şartlara göre TTK m.878/1' de öngörülen bir sebebe bağlanmasının muhtemel bulunduğu durumlarda, o zararın bu sebepten ileri geldiği varsayılır. Birinci fıkranın (a) bendinde öngörülen olağanüstü zıya veya hasar hâlinde bu karine geçerli olmayacaktır. Bu noktada, oluşan zıya ve hasarın TTK m.878/1-a ve CMR 17/4-a

[509] Adıgüzel; s.185.
[510] Eriş;2015, s. 713.
[511] Eriş; 2015, s.713.
[512] Erdil; s. 194.
[513] Aynı yönde bkz. Özdemir; s.238.
[514] Kaya; II, s.256.
[515] Arkan; Demiryolu Taşımaları, Yazar, taşıma konusu yükte bir eksilme veya bir parçanın tamamen zıya olmasından kasıtta, parça sadece taşıma senedinde gösterilen parçalardan ibaret olmayıp, asıl yükten bağımsız olanları da kapsadığı, bu anlamda otomobilin yedek lastiğinin de parça olduğunu ifade etmektedir.

bendinde yer aldığı üzere üstü açık araçla yapılmış bir taşımadan sebeple doğmaması halinde, taşıyıcı ispat külfeti kendi üzerinde kalmak kaydı ile TTK m.875/1 ve CMR m.17/1'de yer alan genel sebeplere dayanabilecektir. Taşıyıcı, zıya ve hasarın, yükün üstü açık araçla meydana geldiğini ispat etmekle birlikte, yükte anormal bir eksilmenin de oluşmadığını ispat etmekle mükelleftir. MALCOLM CLARKE'a göre zararın açık araçla taşınması dolayısı ile ortaya çıktığı karinesini tersine çevirmek için, zararın daha yüksek ihtimal ile üstü açık araçla taşınma sebebi ile ortaya çıkmadığının ispatı yeterli olacaktır[516].

TTK m.878/3 bendi uyarınca zıya, hasar veya gecikme, gönderenin eşyanın taşınmasına ilişkin özel talimatlarına taşıyıcının uymamasından ileri gelmişse, taşıyıcı birinci fıkranın (a) bendine dayanarak sorumluluktan kurtulamaz. Bu noktada özel talimattan ne anlaşılması gerektiği önemlidir. Bu talimatlar, TTK m.868 dahilindeki talimatlar olup, taşıyıcının anlayacağı açıklıkta, net bilgiler içeren, somut talimatlardır. Taşıyıcı, haklı sebebi olduğu takdirde bu talimatları yerine getirmeyebilir; bu noktada taşıyıcının savunma için dayanağı, zararın üstü açık araçla yapılmış bir taşımadan kaynaklanması olabilecektir.

3.2. Taşıma Konusu Eşyanın Ambalajsız veya Hatalı/Kötü Ambalajlı Olarak Taşınması

TTK m. 862[517] hükmüne göre hak sahibi gönderen, eşyanın zıya ve hasara uğramasına ve taşıyıcının taşıma esnasında zarar görmesine engel olmak için eşyanın niteliği ve kararlaştırılan taşımaya göre eşyanın ambalajlanmasını sağlamakla yükümlüdür. Taşıma sözleşmesinde ambalajlamanın taşıyıcının yükümlülüğü olduğu veya yükün ambalajlanmadan taşınacağı da kararlaştırabilir[518]. Haklı olarak bu koşulda TTK m. 878/1-b ve CMR m. 17/4-b[519] hükmüne dayanmak mümkün değildir[520].

---

[516] Clarke; s.78-79.

[517] TTK m.862: *'Eşyanın niteliği, kararlaştırılan taşıma dikkate alındığında, ambalaj yapılmasını gerektiriyorsa, gönderen, eşyayı zıya ve hasardan koruyacak ve taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde ambalajlamak zorundadır. Ayrıca gönderen, eşyanın sözleşme hükümlerine uygun şekilde işleme tabi tutulabilmesi için işaretlenmesi gerekiyorsa, bu işaretleri de koymakla yükümlüdür.'*

[518] Libouton; s.87; Aydın; s. 76.

[519] *'… Davaya konu uyuşmazlığın uluslararası karayolu ile taşımadan kaynaklandığı ve uyuşmazlığa CMR Konvansiyonu hükümlerinin uygulanacağı kuşkusuzdur. Anılan Konvansiyonun 17/4-b*

Öncelikle belirtmek gerekir ki, taşıyıcının bu özel sorumsuzluk sebebine dayanabilmesi için, 1- Eşyanın ambalajlanmaya ihtiyaç duyan bir eşya olması, 2- Eşyanın ambalajlanması yükümlülüğünün gönderene ait olması gerekmektedir. Zira ambalajlama, eşyanın zarara uğramaması için söz konusu olup[521], eşya, ambalaja ihtiyaç durmuyor ise, taşıyıcının bu sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulması mümkün değildir[522]. Diğer taraftan, ambalajlama gönderen tarafından yapılmalıdır. Gönderen kapsamına temsilciler ve çalışanlar da dahildir[523]. Eğer taşıma işinde ambalajlamanın taşıyıcı tarafından yapılacağı kararlaştırılmış ise, taşıyıcı bu sorumsuzluk sebebine dayanamaz[524].

Taşıyıcı CMR m. 8[525] hükmüne istinaden, yükü teslim aldığı esnada, yükü kontrol etmekle yükümlüdür. Taşıyıcı, yetersiz veya kötü ambalajlamayı tespit etmekle bunu taşıma senedine bir ihtirazi kayıt ile şerh etmemişse CMR m.17/4-b hükmüne dayanması mümkün olmayacaktır[526]. CMR m.10[527] ve TTK m.862 uyarınca, eşyanın

---

maddesinde 'ambalajlanmadıkları veya kötü ambalajlandıkları zaman özellikleri gereği fire veren veya hasara uğrayan malların ambalajlanmaması veya hatalı ambalajlanmış olması' halinde meydan gelen hasardan taşıyıcının taşıyıcının sorumlu olmayacağı öngörülmüştür. İlke olarak yükün sağlıklı taşınabilmesi veya hasara uğramaması için taşıyıcının yükleme ve istiflemeyi gözetmesi, hatalı bir yükleme varsa buna karşı çıkması ve yükün güvenli taşınabilmesi için gereken her türlü tedbiri alması gerekip, bu nedenle meydana gelebilecek hasarlarda müterafik kusurlu olduğunun kabulü gerekmektedir….' T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, 30.05.2011, E. 2009/13394, K. 2011/6488 Lale; s. 411-412.

[520] Libouton; s.87, Aydın; s.76.

[521] Özdemir; s. 247.

[522] Erdil; s. 196.

[523] Eriş; 2015, s. 713.

[524] Erdil; s. 197.

[525] CMR m. 8: *'1. Yükü teslim aldığı sırada taşımacı şunları kontrol edecektir:*
a) Parça sayısı ve bunların üzerindeki marka ve numaralar bakımından sevk mektubundaki beyanların doğruluğu,
b) Yükün ve bunların ambalajının görünürdeki durumu.'

[526] *T.C. YARGITAY 11. HUKUK DAİRESİ E. 2015/11878, K. 2016/9046, T. 1.12.2016 'CMR hükümlerine tabi olan taşımalarda, taşıyıcının taşıdığı malları alıcısına tam ve sağlam olarak teslim etmek zorunluluğu mevcut olup, meydana gelen eksilmeler ve hasarlardan sorumluluğu esastır. Ancak, anılan Konvansiyonun 17/4-b maddesinde, ''ambalajlanmadıkları veya kötü ambalajlandıkları zaman özellikleri gereği fire veren veya hasara uğrayan malların ambalajlanmaması ve hatalı ambalajlanmış olması'' özel risk durumu olarak kabul edilmiş, hasar veya kaybın anılan nedenlerden kaynaklanması halinde taşıyıcının sorumlu olmayacağı belirtilmiş ise de, mahkemece yargılama sırasında alınan bilirkişi raporunda karton koliler ile ambalajlanmış emtianın taşınmasına elverişli kolilendiği, bu türden emtianın ambalajlama şekli bakımından teamüllere uygun olduğu ifade edildiği gibi, ... senedine taşıyıcı tarafından yükün ambalajının yetersiz olduğuna ve bu sebeple taşıma sırasında hasara uğrayabileceğine dair bir çekince de konulmadığından taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran bir sebep olarak kabul edilen bu durum somut olayda gerçekleşmemiştir.'*, Kazancı İçtihat.

[527] CMR m.10*: 'Gönderici, kişilere malzemeye ve diğer yüklere gelecek zarar ziyan ve hasardan, yükün kusurlu olarak ambalajlanmasından kaynaklanan masraflardan taşımacıya karşı sorumludur.*

ambalajlanması gönderene düşen bir yükümlülüktür; bu sebeple ki taşıma işi başlamadan önce taşıyıcının taşıma konusu eşyayı CMR m.8 anlamında kontrol yükümlülüğü bulunmamaktadır. Kaldı ki taşıyıcının kontrol yükümlülüğü taşıma konusu eşyayı yalnızca dışarıdan ve ana hatlar ile açık ambalaj hatalarını kontrol etmekten ibarettir[528]. İşte bu noktada taşıyıcı, olağan bir kişinin yapacağı kontrolde anlayacağı açık ambalaj hataları tespit eder ise, sorumluluğunu bertaraf etmek için, taşıma işi başlamadan önce bunları gönderene bildirmeli veya taşıma senedine şerh etmelidir[529]. 6102 sy. TTK m.878/1-b ve CMR m.17/4-b'ye göre taşıyıcının yükün kötü ambalajlanmış olması sebebi ile sorumlu olmadığı karinesi dayanabilmesi için, zararın oluşmasından önce muhakkak taşıyıcıya teslim edildiği anda veya taşıma esnasında ortaya çıkması gerekmektedir[530].

TTK m.858[531] hükmüne baktığımızda CMR m.8'e benzer şekilde olduğunu görmekteyiz. Buna göre taşıyıcı, yükü teslim aldığı anda ambalajını kontrol edip, yetersiz veya kötü ambalajlamanın tespit edilmesi üzerine taşıma senedine durumu şerh ederek çekince koymadığı müddetçe, olası zarardan TBK m.52 uyarınca ortak kusur ile sorumlu olacaktır. Taşıyıcı bu durumda, ilk olarak CMR m.9/2[532] uyarınca yüklerin taşımaya uygun, iyi halde olduğu yönünde gönderen lehine bir karine oluşturmuş olacak ve aynı zamanda CMR m.10'a göre yükün kötü durumda olması ile taşınan bu yükün, taşınan diğer yüklere zarar vermesi durumunda, gönderene karşı tazminat talebinde bulunma hakkını kaybedecektir[533].

Ancak, yükün kabulünde kusur açık seçik ise ve taşımacı tarafından biliniyor ise bu hususta bir çekince beyanında bulunmamış ise bu hüküm geçersizdir.'

[528] Kaya; II. S.257.

[529] *'…. CMR'nin 17/4- b maddesi uyarınca malların ambalajlanmaması veya kötü amabalajlanmasından kaynaklanan zararlardan taşıyan sorumlu olmayıp, hasarın ambalaj hatasından kaynaklanması durumunda, taşıyıcıya hasardan sorumlu olmayacak ya da ambalaj hatasının, ayrıca bir araştırmaya gerek duyulmaksızın kolaylıkla fark edilebileceği durumun söz konusu olması halinde ise CMR'nin 8. Maddesi uyarınca taşıyıcının bu durumu gönderene duyurarak onu uyarması gerektiğinden, CMR'nin 17/5 maddesi gereği zararın paylaşımı gündeme gelebilecektir…'* T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, 17.02.2011, E.2009/3532, K.2011/1807, Lale; s.402-404.

[530] Adıgüzel; s.187.

[531] Bkz. Bölüm 1, dn.369.

[532] CMR m.9/2 *:' Sevk mektubunda, taşımacı tarafından beyan edilmiş çekince yok ise aksi kanıtlanmadıkça tesellümde yükün ve ambalajların iyi durumda olduğu, sayılarının, marka ve numaralarının sevk mektubunda yazılı olanlara uyduğu varsayılır.'*

[533] Aydın; s.77.

Taşıma konusu yük bakımından ambalajlamanın gerekliliği, eşyanın niteliğine ve kararlaştırılan taşımaya bakılarak ticari örf ve adete göre belirlenecek olup, ambalajlamanın kötü veya yetersiz olduğuna dair kusur ve eksiklikler taşıyıcı tarafından ispat edilecektir[534]. Zira taşıyıcının ambalaj yokluğu veya yetersizliği sebebine dayanabilmesi için, eşyanın niteliği gereği taşıma sırasında ambalajlanma ihtiyacı duyuyor olması gerekir[535]. Bazı eşyalar niteliği gereği ambalaja ihtiyaç duymazlar. Sıvı bir madde olan süt ambalaja ihtiyaç duyarken, bir otomobilin ambalaja ihtiyaç duymadığı açıktır. Ayrıca gönderen ambalajlama işlemini yapacaksa, bu ambalajın yola, yüke elverişli olması, başka bir ifade ile yolculuğun süresine, güzergahtaki hava koşullarına, eşyanın niteliğine elverişli olması gerekmektedir. Fevkalade nitelikteki olaylara karşı koyacak bir ambalajlama gönderenden beklenemez[536].

Taşıyıcı, yükteki zararın kötü veya yetersiz ambalaj veya ambalajsızlık sebebi ile kaynaklandığını iddia ederken, gönderen taşımanın dikkatsiz ve özensiz yapılması ile zararın oluştuğunu, mevcut ambalajlama ile yükte meydana gelen zarar arasında illiyet bağı olmadığını, mevcut ambalaj ile taşıma işinin yüklerin zarar göremeden gerçekleştirilebileceğini ispat ettiği takdirde, taşıyıcı yükte meydana gelen zarardan sorumlu olacaktır[537].

CMR m. 17/4-b 'ye baktığımızda, bu hükme taşımanın güzergahı üzerindeki gerçekleşebilecek olağan riskler sebebi ile zararın oluşması ve oluşan zararın yükün tamamında değil ve fakat ambalaj sebebi ile yükleme –istifleme-boşaltma gibi işlemlerden kaynaklı gerçekleşmesidir[538]. İlk sebepte taşıyıcının 17/4-b uyarınca savunma imkanından bahsedebilmekteyiz. Taşıyıcının yükleme-istifleme-boşaltma işlemini bizzat üstlendiği[539] veya yardım ettiği durumlarda ambalaj sebebi ile bir

[534] Akıncı; s.108
[535] Aydın; s.78
[536] Aydın; s.78.
[537] Kaya; II, s.257-258. Bkz. T.C. Yargıtay 11. H.D. 13.05.2013, E. 11905/K.9809 sayılı kararı, Eriş; 2015, s. 717-718.
[538] Hill/Messent, s.86-88.
[539] T.C. YARGITAY 11. HUKUK DAİRESİ E. 2015/11878, K. 2016/9046, T. 1.12.2016 *'…Yukarıda da açıklandığı üzere, CMR Konvansiyonu kapsamında yapılan taşımalarda, taşıyıcının, malın sağlam ve tam olarak teslimi zorunluluğu çerçevesinde taşımaya uygunluğu noktasında nezaret görevi mevcuttur. Bu itibarla, davaya konu taşımada istifleme davalı taşıyıcının sorumluluğunda olup, ekspertiz raporunda, hasarın istif uygunsuzluğu ve bağlama yetersizliği sebebiyle meydana geldiğinin belirtilmesi, taşıma senedinde eşyanın niteliği hususunda bir açıklama olmaması, kolilerin üzerinde*

zarar oluşmuş ise 17/4-b uyarınca değil, genel riskler sebebi ile taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilecektir.

Eşyalar, taşınma esnasında bir sebepten ötürü yeniden ambalajlanmak durumunda ise, CMR m.14/1'e göre yükte tasarruf hakkı sahibinden talimat alınması[540] gerekir; aksi takdirde taşıyıcı yükte meydana gelen yanlış ambalajlama kaynaklı zararlardan sorumlu olacaktır[541].

TTK m.878/1-b'ye göre, CMR 17/4-b hükmüne paralel olarak, ambalajlama yola ve yüke elverişli değil ise, taşıyıcı eksik veya hatalı ambalaj sebebine dayanabilecektir[542]. Taşıyıcı yükleme-istifleme-boşaltma işlemini bizzat üstlenmeyip ve fakat yardım ediyor ise, ambalajın yetersiz olduğu hallerden kaynaklanan zararlarda ispat külfeti taşımaktadır; bu noktada taşıyıcı eksik veya hatalı ambalajlama ile kendi eyleminin zarara sebebiyet vermediğini ispatlamadığı takdirde yükte oluşan zarardan sorumlu olacaktır[543].

Ayrıca taşıyıcı, taşıdığı eşyanın her zaman taşınan eşya olmadığı, bu nedenle de ambalaj hatası olup olmadığını bilemeyeceğini savunarak sorumluluktan kurtulamaz[544]. Zira TTK m. 18/2 gereğince basiretli bir tacir gibi davranarak, her zaman dikkatle ve özenle taşınan eşyanın ambalajının yeterli olup olmadığını incelemeli, eksiklikleri gönderene bildirmelidir[545].

CMR m.18/2'ye göre taşıyıcı, durumun koşulları bakımından kayıp veya hasarın CMR m. 17/4 'te öngörülen özel risklerin bir veya daha fazlasına atfedilebildiğini belirlendiğinde, bunların bu nedenlerden ileri geldiği kabul edilir. Ambalajlanmamış veya iyi derecede ambalajı olmayan bir yük mevcutsa ve taşıyıcı oluşan zararın bu sebepten doğabileceğini ispat ederse, taşıyıcı üzerindeki ispat yükünü yerine getirerek

---

gerekli işaretlemeler bulunmaması ve davalı taşıyıcının yüklemeye nezaret etme ve özen görevinin yanında sözleşme uyarınca, yüklenen malları istifleme görevinin de bulunduğu da nazara alınarak davalı taşıyıcının hasarın meydana gelmesindeki müterafik kusurunun, bu konuda uzman bilirkişi kurulundan alınacak denetime elverişli rapor ile belirlenmesi gerekirken eksik inceleme ve yanılgılı değerlendirmeye dayalı, yazılı şekilde hüküm tesisi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir.', Kazancı İçtihat.

[540] TTK m.868, CMR m.14 gereğince talimat alınmalıdır.

[541] Hill/Messent; s.88.

[542] Erdil; s.198.

[543] Adıgüzel; s.190.

[544] Erdil; s. 198.

[545] Erdil; s.198.

sorumluluğunu bertaraf edecektir[546]. Dolayısı ile taşıyıcının sorumluluğunu bertaraf etmek için zıya ve hasarın özel risklerden doğduğunu ispat etmesine gerek yoktur.

3.3. Yükün Gönderen, Gönderilen veya Bu Kişiler Adına İşlem Yapanlar Tarafından Yükleme, İstifleme ve Boşaltmanın Hatalı Yapılması

6102 sy. TTK m.878/1- b ve c, CMR 17/ 4-c' ye göre taşımaya konu eşyanın yükleme, istifleme, boşaltılma ve işleme tabi tutulması gönderen /gönderilen veya bu kişiler adına hareket edenlerce gerçekleştirilirken yük zıya ve hasara uğrar ise, taşıyıcı bu özel sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulabilecektir. Tüm bu işlemlerin kim tarafından yerine getirileceğine dair TTK ve CMR de net bir hüküm bulunmamaktadır. Yükleme ve istifleme yükümlülüğünün kimin üzerinde olduğunun tespiti için somut olayın özelliklerine bakmak gerekir. Belirtmek gerekir ki, taşıyıcının bu özel sebebe dayanması yeterli olup, ispat mükellefiyeti bulunmamaktadır[547]. Eşyanın yükleme, istifleme, boşaltılma ve işleme tabi tutulması gönderen /gönderilen veya bu kişiler adına hareket edenlerce süresinde gerçekleştirilmemişse, taşıyıcı yine bu özel sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulabilecektir. Yükleme ve/veya istiflemenin gönderen tarafından yapılmış olması, taşıyıcının sorumluluğunu nihai anlamda bertaraf etmeyecektir[548]. Taşıyıcının, basiretli bir tacir olarak, yüklemeye ve istiflemeye nezaret etmesi, gördüğü eksiklik veya hataları gönderene bildirmesi ve durumu taşıma senedine geçirmesi gerekir[549]. Aksi takdirde oluşacak zarardan dolayı CMR m.17/4 uyarınca müterafik kusurlu olabilecektir[550].

---

[546] Aydın; s.79
[547] Akıncı; s.109-110.
[548] Erdil; s. 199.
[549] Kaya; II, s.258, Arkan; Sorumluluk, s. 124.
[550] Kaya; II, s.258, *'… istiflemenin her türlü yol koşulu öngörülerek, doğru, yeterli ve güven verici şekilde yapılması gerekmekte olup, taşıma boyunca, pek çok virajdan dönen aracın, son aşamadaki bir virajdan dönerken, yükün bağlantılardan kurtulması, sürücü kusurundan çok baştan beri olan ve fakat seyahat boyunca artan yükleme kusurunun varlığını ortaya koymaktadır. Yükleme taşıyıcıya ait değilse, taşıyıcının, sadece yüklemeye nezarete ilişkin bir sınır ve seviyede kalan bir kusur hali dışında sorumluluğu bulunmadığının kabulü gerekir..'* T.C. Yargıtay 11. H.D. 06.06.2005, E. 2004/9126, K.2005/5843, Erdil; s. 200 dn.308 de yer alan Yargıtay kararı.

TTK m. 863[551]' e göre yükleme fiili, eşyanın bir araca konularak istiflenmesi ve bağlanarak güvene alınmasıdır. Yükün boşaltılması fiili ise, yükün taşıma aracından ayrılması, bir anlamda bağımsızlaştırılmasıdır. Ayrıca eşyanın işleme tabi tutulması demek eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınmadan önce depoya konulması, özel bir şekilde muhafaza edilmesi, asıl taşıma başlamadan önce taşımaların gerçekleştirilmesi benzeri işlemlerdir.

TTK m.863/1'in ilk cümlesi gereğince sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticari teamülden aksi anlaşılmadıkça, yükleme, istifleme ve boşaltma gönderenin yükümlülüğündedir. CMR' ye göre bu yükümlülükler, taşıma sözleşmesine göre gönderen veya gönderilendedir. Taşıyıcı, CMR taşıma sözleşmesini de göz önüne alarak yükleme, boşaltma ve istiflemenin gönderen/gönderilen veya bu kişilerin yardımcıları tarafından yapıldığını ispat etmekle mükelleftir[552].

TTK m.863/1;

''.... Taşıyıcı, ayrıca yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla yükümlüdür.''

Maddenin bu cümlesi taşıyıcının nezaret etme yükümlülüğünü ifade etmektedir. Taşıyıcı yükleme, istifleme ve boşaltma ve diğer işlemleri icra ederken nezaret etme mükellefiyetindedir.

Taşıyıcının nezaret yükümlülüğü[553], yükleme, istifleme ve boşaltma ve diğer işlemleri icra ederken bizzat kendisi veya yardımcılarının fiil esnasında hata, eksiklik veya

---

[551] TTK m.863: *' (1) Sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticari teamülden aksi anlaşılmadıkça; gönderen, eşyayı, taşıma güvenliğine uygun biçimde araca koyarak, istifleyerek, bağlayarak, sabitleyerek yüklemek ve aynı şekilde boşaltmak zorundadır. Taşıyıcı, ayrıca yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla yükümlüdür.'*

[552] Kaya; II, s. 258.

[553] Bkz. CMR m.8, 2. Bölüm, dn.525, T.C.YARGITAY 11. HUKUK DAİRESİ E. 2016/13010 K. 2018/4514 T. 18.6.2018 tarihli kararında *'.... Dava, taşıma sigorta poliçesine dayalı rücuen tazminat istemine ilişkindir. Mahkemece, yükleme ve boşaltmanın taşıyıcının sorumluluğunda olmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Sigortalı emtia, Belçika - İstanbul - Bolu arasında taşınan ... kağıdı olup, oluşan hasarın kaba elleçlemeden meydana geldiği anlaşılmaktadır. CMR hükümlerine tabi taşımalarda taşıyıcının, eşyanın kendisine teslim edildiği tarihten gönderilene teslim edildiği tarihe kadar meydana gelen hasar ve kayıplardan sorumlu olacağı esastır. Ancak, anılan Konvansiyon'un 17/4-c maddesinde, yükün gönderen, alıcı veya bunların adına hareket eden kişiler tarafından alınması, yüklenmesi, istiflenmesi veya boşaltılması özel bir risk durumu olarak kabul edilmiş, hasar veya kaybın anılan nedenlerden kaynaklanması halinde taşıyıcının sorumlu olmayacağı hükme bağlanmıştır. Fakat, bu halde dahi taşıyıcının yükün sağlıklı taşınabilmesi için yükleme ve istiflemeye*

duruma göre hak sahibi gönderen/gönderilenin uyarılması ve gerektiği noktada bu hususların taşıma senedine geçirilmesidir. Taşıyıcının nezaret yükümlülüğü esnasındaki tespit, itiraz ve çekincelerini yazılı olarak kayıt altına alması, ispat

---

gerekli özeni gösterme, nezaret etme yükümlülüğü bulunmaktadır. Bahse konu yükümlülüğün ihlali, taşıyıcı bakımından müterafik kusur oluşturmaktadır. Bu sebeple davalı taşıyıcının nezaret görevi göz önüne alınarak meydana gelen hasarda müterafik kusurlu olup olmayacağı belirlenip, sorumlu olduğu miktarın saptanması gerekirken, yükleme ve boşaltmanın davalının sorumluluğunda olmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmesi doğru görülmemiş, kararın açıklanan sebeplerle davacı yararına bozulması gerekmiştir.', T.C.YARGITAY11. HUKUK DAİRESİE. 2016/6659, K. 2018/1013, T. 13.2.2018 *'…Somut uyuşmazlıkta, dosya içerisinde mevcut ekspertiz raporlarında hasarın dört adet üçgen ahşap sehpanın üzerine istif edilmiş olan deri emtiasıyla birlikte dorse içinde öne doğru devrilmesi sonucu oluştuğu ve yük birimlerinin sürüş istikametine kaymış ve devrilmiş olduğunun tespit edildiği, bilirkişi raporunda ise hasarın istifleme hatasından kaynaklandığı, ancak taşıma senedindeki yükleme ve istifleme hatasından taşıyıcının sorumlu tutulamayacağının kararlaştırılması sebebiyle davalı taşıyıcının sorumluluğunun bulunmadığı belirtilmiştir. ... 17/4-c. maddesinde ve taşıma senedinde istiflemeden kaynaklanan hasarlardan taşıyıcının sorumlu tutulamayacağı belirtilmiş ise de, bu durum taşıyıcının yüke nezaret sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Taşıyıcı hatalı yükleme, istifleme, boşaltma işlemlerini fark etmesi halinde .... 14 ve 16. maddeleri kapsamında hareket ederek durumu zamanında gönderen ya da alıcıya bildirerek taşımanın devamı hakkında talimat almalıdır. Bu durumda, davalı taşıyıcının nezaret görevi göz önüne alınarak meydana gelen hasardaki müterafik kusuru belirlenerek sorumlu olduğu miktarın saptanması gerekirken, yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiş, kararın bozulması gerekmiştir.', Kazancı İçtihat , '…somut olayda, dava konusu ünitenin nakliye esnasında yerinden kayarak diğer üniteye çarpmak sureti ile hasarlandığı, bağlama ve takozlamanın yapılmadığı dosya kapsamından anlaşılmakta olup, yükleme ve istiflemenin her türlü yol koşulu öngörülerek doğru, yeterli ve güven verici şekilde yapılması gerektiği kuşkusuzdur. Yükleme taşıyıcıya ait değilse taşıyıcının, sadece yüklemeye nezarete ilişkin bir sınır seviyede kalan bir kusur hali dışında sorumluluğu bulunmadığının kabulü gerekir. Bu bağlamda 18.09.2006 tarih ve 061641 nolu CMR belgesinde yükleme ve istiflemenin gönderene ait olduğu açıkça kayıt altına alınmış olup, mahkemece, bu yönden davalı vekili tarafından itiraza rağmen, ek rapor da alınmamıştır. Bu durumda mahkemece davalı vekilinin anılan bu savunması üzerinde yeterince durularak, yüklemenin taşıyıcıya ait olmadığının belirlenmesi halinde, kusurun ağırlıklı bölümü yükleyen üzerinde bırakılacak şekilde , davalı taşıyıcının gözetim yükümlülüğüne bağlı olarak müterafik kusuru değerlendirilerek varılacak sonuç çerçevesinde bir karar verilmesi gerekirken, bu yönden eksik incelemeye dayalı yazılı şekilde hüküm tesisi doğru olmamış, kararın davalı yararına bozulmasına karar verilmesi gerekmiş ise de anılan husus gözden kaçırılarak dairemizce karar onanmış olduğundan, davalı vekilinin karar düzeltme isteminin bu yöne ilişkin kabulü ile dairemizin 07.03.2012 tarihli onama kararı kaldırılarak hükmün bozulmasına karar vermek gerekmiştir….'T*.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, 03.07.2012, E.8437/K.11812, Lale; s.444-445. , *'….Ancak anılan konvansiyonun 17/4-c maddesinde, yükün gönderen, alıcı veya bunların adına hareket eden kişiler tarafından alınması, yüklenmesi, istiflenmesi veya boşaltılması özel bir risk durumu olarak kabul edilmiş, hasar veya kaybın anılan nedenlerden kaynaklanması halinde taşıyıcının sorumlu olmayacağı hükme bağlanmıştır. Fakat, bu halde de taşıyıcının yükün sağlıklı taşınabilmesi için yüklenme ve istiflenmeye gerekli özeni gösterme, nezaret etme yükümlülüğü bulunmaktadır. Bahse konu yükümlülüğün ihlali, taşıyıcı bakımından kusur oluşturmaktadır. Somut olayda taşınan emtianın özellikli yük olduğu ve araca yüklenmesinin gönderen firma tarafından yapıldığı anlaşılmaktadır. Hükme esas alınan bilirkişi kurulu raporunda emtiaların yükleme sırasında forklift bıçaklarının darbesi neticesinde hasarlandığı açıklanmıştır. Davacı taşıyıcı tacir olup, basiretli şekilde hareket etmek zorundadır. Bu durum karşısında, davacı vekilinin rapora yönelik itirazları dikkate alınıp, davalı taşıyıcının yükleme ve istifleme bakımından nezaret yükümlülüğünü ihlal ettiği ve kusurlu olduğu kabul edilip, kusur oranları bakımından gerektiğinde ek rapor alınması veya yeniden bilirkişi incelemesi yaptırılması ve sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde hüküm kurulması doğru görülmemiş, kararın bozulması gerekmiştir…'* T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, 17.09.2012, E.2011/6574, K. 2012/13462, Lale; s.446-447.

açısından taşıyıcıya tam bir kolaylık sağlayacak olup, ayrıca şifahen bildirilmiş olan tespit itiraz ve çekincelerin taşıyıcı hukuki anlamda hiçbir koruma altına almayacağı açıktır[554]. TTK m.868/1 c.2'nin karşılığı CMR m. 8'de yer almaktadır. Taşıyıcı sorumluluğunu bertaraf edebilmek için nezaret yükümlülüğünü yerine getirmesinin yanında, aslında nezaret yükümlülüğünü taşıma konusu eşyanın niteliği, gönderen ve gönderilenin talebi, taşıma sözleşmesinin içeriği de dahil olmak üzere ne derecede yerine getirdiğini de ispat edecektir[555].

Taşıyıcı, ancak basiretli bir iş adamı gibi yaptığı işin niteliği ile ilgili gereken bilgiye sahip olmalı ve özeni göstermelidir. Taşıyıcının bu hususlar dışında başka profesyonel nitelikte uzmanlık ile hareket etmesi beklenemez.

CMR m.18/2;

'Taşımacı, durumun koşulları bakımından kayıp veya hasarın Madde 17 paragraf 4 de öngörülen özel risklerin bir veya daha fazlasına atfedilebildiğini belirlendiğinde, bunların bu nedenlerden ileri geldiği kabul edilir. Hak iddia eden kimse, kayıp veya zararın bu risklere kısmen veya tamamen bağlı olmadığını kanıtlamak hakkına sahiptir.'

---

[554] Kaya; II, s.258-259.

[555] T.C.YARGITAY HUKUK GENEL KURULU E. 2013/11-2206 K. 2015/1324 T. 13.5.2015 Tarihli kararında *'….Davacı nezdinde sigortalı emtianın davalı tarafından İtalya'dan Türkiye'ye taşınması sırasında hasarlandığı, bu taşımanın CMR hükümlerine tabi olduğu hususları uyuşmazlık konusu değildir. CMR hükümlerine tabi taşımalarda da taşıyıcının eşyanın kendisine teslim edildiği tarihten gönderilene teslim edildiği tarihe kadar meydana gelen hasar ve kayıplardan sorumlu olacağı esastır. Ancak, anılan Konvansiyonun 17/4-c maddesinde, yükün gönderen, alıcı veya bunların adına hareket eden kişiler tarafından alınması, yüklenmesi, istiflenmesi veya boşaltılması özel bir risk durumu olarak kabul edilmiş, hasar veya kaybın anılan nedenlerden kaynaklanması halinde taşıyıcının sorumlu olmayacağı hükme bağlanmıştır. Fakat, bu halde de taşıyıcının yükün sağlıklı taşınabilmesi için yükleme ve istiflemeye gerekli özeni gösterme, nezaret etme yükümlülüğü bulunmaktadır. Bahse konu yükümlülüğün ihlali, taşıyıcı bakımından kusur oluşturmaktadır. Somut olayda taşınan emtianın özellikli yük olduğu ve araca yüklenmesinin gönderen firma tarafından yapıldığı anlaşılmaktadır. Hükme esas alınan bilirkişi kurulu raporu ile ekspertiz raporunda emtiaların hasara uğramasının nedeni, paletlerin gereği gibi sabitlenmemesi olarak açıklanmıştır. Nitekim, dosya kapsamından da aracın ani fren yapması sonucu emtianın sabitlendiği paletlerden kurtularak devrildiği ve hasarın bu şekilde meydana geldiği anlaşılmaktadır. Davalı taşıyıcı tacir olup, basiretli şekilde hareket etmek zorundadır. Bu durum karşısında, davacı vekilinin rapora yönelik itirazları dikkate alınıp, davalı taşıyıcının yükleme ve istifleme bakımından nezaret yükümlülüğünü ihlal ettiği ve kusurlu olduğu kabul edilip, kusur oranları bakımından gerektiğinde ek rapor alınması veya yeniden bilirkişi incelemesi yaptırılması ve sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde hüküm kurulması doğru görülmemiş, kararın bozulması gerekmiştir...)…'* , Kazancı İçtihat.

Bu durumda taşıyıcının ispat yükümlülüğü bulunmadan zıya ve hasarın söz konusu özel sebepten ileri geldiğini belirtmesi yeterlidir. Bu iddianın aksini ispat etmek davacı yana düşmekle, davacı zıya ve hasarın taşıyıcının üzerine düşen yükümlülükleri yerine getirmediğine dair güçlü deliller sunması gerekmektedir[556].

Yükün parçalanması, ambalajın dağılması gibi yüklemenin gereği gibi yapılmaması ve kapasiteye dikkat edilmemesi sebebi ile uğranılan zararlar için taşıyıcı, TTK m.875 ve CMR m. 17 gereğince sorumlu olacaktır.

3.4. Eşyanın Doğal Niteliği Nedeniyle Zıya ve Hasarın Oluşması

TTK m. 878/1-d

'(1) Zıya, hasar veya teslimdeki gecikme, aşağıdaki hâllerden birine bağlanabiliyorsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur:

d) Eşyanın; özellikle kırılma, paslanma, bozulma, kuruma, sızma, olağan fire yoluyla kolayca zarar görmesine yol açan doğal niteliği.'

CMR m.17/4-d

'4. Madde 18 paragraf 2 ila 5`e uygun olmak üzere kayıp veya hasar durumları aşağıda belirtilen koşullardan bir veya birkaçının doğal sonucu olan özel risklerden doğmuş ise, taşımacı sorumlu tutulamaz.

d) Özellikle kırılma, paslanma, çürüme, kuruma, normal fire yahut da güve ve haşerattan kısmen veya tamamen zarar görebilecek malların özelliği,'

Her iki metine de baktığımızda taşıyıcı, maddelerde yazılı sebepler olan kırılma, paslanma, çürüme, kuruma, normal fire veya güve/haşerattan kısmen veya tamamen zıya ve hasar oluşursa, taşıyıcı bu hususları ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulacaktır. Meyve, çiçek, ev bitkisi, sebze, çikolata, peynir, et, balık ve cam gibi eşyalar CMR m.17/4-d bendi kapsamındaki eşyalardan sayılır[557]. Bir eşyanın doğal özelliğinden dolayı zıya veya hasara yol açıp açmadığı, söz konusu eşyanın olağan koşullarda özel olarak bir koruma tedbiri alınmadığı takdirde taşınması sebebiyle zıya

[556] Erdil; s. 200.
[557] Akıncı; s.112.

veya hasarın meydana gelip gelmeyeceğine göre tespit edilerek anlaşılır[558]. Taşıyıcı ve gönderen arasında, eşyanın taşınması sırasında bazı önlemler alınacağı yönünde sözleşmede şartlar bulunsa ve bunlar yerine getirilmese bile taşıyıcı CMR m.17/4-d'de yer alan özel sorumsuzluk sebebine dayanabilmektedir[559].

Burada yer alan kusur kavramı TTK m.875/2 ve CMR m. 17/2'de yer alan kusur kavramından farklıdır[560]. TTK m.875/2 ve CMR m17/2'de yer alan sorumluluk eşyada başından beri var olan ve eşyaya has bir kusurdan kaynaklanan sorumluluktur. Bunlar eşyada başından beri var olan ve üretim hatası ve yeterli muhafaza yapılmamasından kaynaklanan kusurlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Taşıma konusu malların söz konusu madde kapsamında ve taşımada risk içeren nitelikte olup olmadığı taşıma konusu eşyanın özellikleri ve taşımanın yapılış şekline göre belirlenecektir[561]. Kural olarak hak sahibi iddiasını taşıma sözleşmesini esas alarak taşıyıcının zıya ve hasardan sorumlu olduğu yönünde ifade edecektir. Taşıyıcı ise taşıma sözleşmesi ile taşıma konusu eşyayı teslim aldığı andan, varma yerinde teslim edene kadar zıya ve hasardan sorumlu olduğu için her ne kadar CMR m. 17/4-d ve TTK m. 878/1-d gereğince sorumlu olmadığı iddiasında bulunsa da, ispat külfeti taşıyıcıya düşecektir kanaatindeyiz.

Taşıyıcı, CMR m.18/4 gereği, malın niteliği ve özelliğine göre donanımlı aracın seçimi konusunda her türlü tedbiri aldığını ve verilen talimatları yerine getirdiğini ispatla mükelleftir[562]. Hak sahibi ise karşı savunmasında, taşıma konusu eşyanın doğal niteliği sebebi ile değil ve fakat taşıyıcının taşıma konusu eşyanın özel niteliğine göre araç seçimini yapmadığı ve bu sebeple özen yükümlülüğünü ihlal ettiği sebebi ile zıya ve hasarın oluştuğu iddiasına dayanarak karşı delil sunabilecektir.

Gönderen, taşıma konusu eşyanın niteliğini bilmeli ve nitelikten kaynaklanan riskleri de kendi üzerine almalıdır[563]. Gönderen, gereken tüm tedbirlerin kendisi tarafından

[558] Akıncı; s.112, Aydın; s.86.
[559] Erdil; s. 201.
[560] Kaya; II, s.259.
[561] Erdem; s.327.
[562] Akıncı; s. 112.
[563] Akıncı; s. 112.

alındığını, tüm bu önlemlere rağmen zıya ve hasarın taşıyıcı tarafından CMR m.18/2 kapsamında özel risklerden meydana gelmediğini ispat ettiği takdirde taşıyıcıdan zararın tazmini talep edebilecektir[564]. TTK açısından da paralel bir durum görmekteyiz. TTK m. 875/1 açısından, hak sahibinin hassas nitelikte eşyada gereken bütün önlemleri aldığını ispat etmesi halinde taşıyıcının sorumluluğunun özel risklerin dışında bir durumdan kaynaklandığını ispat edecektir. Bu noktada zıya ve hasarın dayanak maddesi TTK m. 875/1 olacaktır.

Taşıyıcının sorumlu tutulabileceği bir başka husus ise taşıma konusu eşyanın özel niteliğine uygun donanımlı aracı seçmemesi sebebi ile uğranılacak zararlardır. Hak sahibi, TTK m.878/4 ve CMR 18/4' e göre, taşıyıcının özel donanımlı aracı seçmede ve verilen talimatları yerine getirmede özensiz davrandığı iddiasında bulunabilecektir[565]. Hak sahibinin bu iddiasını ispat etmesi halinde, durumun aslında bu şekilde cereyan etmediğini ispat yükü taşıyıcı üzerinde olacaktır. Taşıma konusu eşyanın et, balık, meyve gibi özel nitelikte olması sebebi ile belirli donanımda ve belirli bir ısı derecesinde muhafaza edilerek taşınması gerekebilmektedir. Taşıyıcı, taşıma öncesi gerekli tedbirleri alarak, eşyanın niteliğine uygun aracı seçmekle mükelleftir. Ancak, gönderenin aracı seçtiği durumlarda, aracın ekipmanının yanlış olması ve araç seçiminde hata yapılması ilk olarak gönderenin sorumlu olmasına sebep olacaktır[566]. Tüm bu iddialar üzerine taşıyıcı, aracın niteliği bakımından hatanın ve eksikliğin kendisinden kaynaklanmadığını ispat etmesi halinde sorumluluğunu bertaraf edebilecektir.

TTK m. 878/4'e baktığımızda, taşıyıcı taşıma sözleşmesi ve malın niteliği gereği özel bir koruma ve tedbir yükümü altında ise, gereken tüm tedbirleri alması, özellikli eşyalarda taşımaya ilişkin donanımlı araçların tesisi ve muhafazadaki dikkatin sağlanması ve tüm özel talimatlara uygun davranmış olması halinde 878/1-d'ye dayanabilir. TTK m.878/1-d, CMR 18/4'e nazaran daha geniş kapsamlı olup, taşıyıcıya ek yükümlükler yüklemektedir.

Fire ise, eşyanın ağırlığının yitirilmesi, eksilmedir. Eşyada meydana gelen bu eksilme eşyanın doğal niteliğinden kaynaklanıyorsa firedir, aksi halde ambalaj

[564] Clarke; s.275.
[565] Hill/Messent; s.100.
[566] Hill/Messent; s.100.

eksiklik/kötülüğü sebebi ile azalmalar fire olarak nitelendirilemez. Yine burada da hak sahibi gönderen/gönderilen eşyada meydana gelen azalmanın fire değil de taşıyıcının davranışından kaynaklandığını ispat ederse bu noktada taşıyıcı oluşan zarardan sorumlu olacaktır.

Mühürlü tankerlerle yapılan sıvı mal taşımalarında gerçekleşecek eksikliğin taşıyıcının sorumluluğunda olup olmadığı hususunda Yargıtay[567], mühürlerin bozulup bozulmaması ve bozulmamasına rağmen eksilmenin olup olamayacağının tespiti hususunda bilirkişi incelemesi gerektiği yönünde hüküm kurmuştur. Bu noktada taşıyıcının, sıvı eşya taşınmasında mührün bozulmamasının taşıyıcı lehine bir karine oluşturduğu ve hak sahibinin durumun aksini ispatlaması gerektiği kanaatindeyiz.

CMR m.17/4-d ile CMR m.17/2'de yer alan sebepler çoğunlukla karıştırılmaktadır. CMR m.17/4-d 'te eşyanın dahil olduğu sınıfa ait ortak özellikler sebebi ile zarar oluşmakta iken, CMR m.17/2'de eşyanın dahil olduğu sınıfa ait özellikler dışında bazı özellikler sergiliyor olması sebebi ile – üretim hatası gibi- başlangıçtaki muhafaza eksikliğinden kaynaklanan eksiklikten zarar oluşmaktadır[568]. Taşımaya konu olan cam eşya üretim hatası nedeni ile kırılır ise o zaman CMR m.17/2 uyarınca eşyaya has bir kusurdan, taşıma konusu demir normal koşullarda taşınmasına rağmen paslandığında ise CMR m.17/4-d uyarınca eşyanın doğal özelliği sebebi ile oluşan zarardan bahsedilecektir[569]

[567]YARGITAY 11. HUKUK DAİRESİ, E. 2013/13809,K. 2014/3373, T. 24.2.2014 *'…..Mülga 6762 sayılı TTK'nın 781.maddesinde, taşıyıcının, eşyanın kendisine teslim edildiği tarihten gönderilene teslim olunduğu tarihe kadar meydana gelen zıya ve hasardan sorumlu olduğu düzenlenmiş olup, ancak aynı maddenin ikinci fıkrasında sayılan hallerin gerçekleştiğinin taşıyıcı tarafından ispatlanması halinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır. Somut olayda, davaya konu akaryakıtın bulunduğu tankerlerin mühürlü olarak teslim edildiği ve teslim sırasında mührün bozuk olduğuna dair bir belirleme yer almadığı anlaşılmaktadır. Ayrıca ceza mahkemesince, tank ölçümlerinde Marmara Ereğlisi'ndeki personelin hassas davranmadığı, su blöf kayıtlarının düzgün tutulmadığı, ham petrol ve condansade açıklarının bu nedenle oluştuğunun teftiş raporunda da belirtildiği dikkate alındığında açığın hangi aşamada ve kim tarafından meydana getirildiğinin kanıtlanamadığı gerekçesiyle sanıkların beraatine karar verilmiştir. Bu durumda mahkemece eksik teslimin gerçekten hatalı ölçümden kaynaklanması halinde davalının meydana gelen zıya ve hasardan sorumlu tutulamayacağı nazara alınarak, eksik teslimatın ölçüm hatasından kaynaklanıp kaynaklanmadığı, mühürlerin bozulmamasına rağmen tankerden boşaltma yapılmasının mümkün olup olmadığı konusunda uzman bilirkişiden rapor alınarak sonucuna göre karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde eksik incelemeye dayalı hüküm kurulması doğru olmamış, kararın bozulması gerekmiştir.'*, Kazancı İçtihat.

[568] Erdil; s. 202.

[569] Kaya; II, s. 259, Aydın; s. 87.

3.5. Eşyalar Üzerindeki Marka ve Numaralandırmanın Yetersiz ve Hatalı Olması

TTK, ambalaj ve işaretin ne şekilde olacağını m.862[570]'de ifade etmiştir;

CMR' de açık bir hüküm bulunmamakla birlikte m.17/4-b ve m.17/4-e[571] maddeleri bu özel durumu ifade etmektedir. Madde metninde geçen marka ifadesi teknik anlamda olmayı, işaret karşılığı kullanılmıştır[572].

Kural olarak taşıma konusu eşya veya paketi üzerinde yapılacak madde, numara, marka ve işaret ile bunların taşıma senedine geçirilmesi gönderenin sorumluluğundadır. Gönderen veya gönderenin yardımcıları tarafından bu işlemlerin hatalı yapılması veya eksikliği sebebi ile gerçekleşen zararlardan taşıyıcı sorumlu olmayacaktır. Bu tür zararlarda taşıyıcı hem genel hem de özel risklere dayanabilmektedir[573]. Bu anlamda taşıyıcı genel sorumsuzluk hallerinde, diğer bir ifade ile TTK m.875/2 ve CMR m. 17/2'ye dayandığında uygun illiyet bağını ispat etmekle mükelleftir. Ancak özel riskler bakımından taşıyıcının böyle bir yükümlülüğü bulunmamakta, taşıyıcının iddiasının aksini ispat etmek davacı yana-aksini iddia edene düşmektedir.

CMR m.8 uyarınca, taşıma senedi taşınacak parça sayısı ile paketlerin işaret ve numaralarını göstermeli, taşıma başlamadan evvel bu durum sözleşme taraflarınca ve özellikle taşıyıcı tarafından dikkatlice kontrol edilmeli, aksi bir durum yani uyuşmazlık halinde taşıyıcı duruma itiraz etmeli ve taşıma senedine çekince koymalıdır[574].

---

[570] Bkz. Bölüm 2, dn.517.

[571] CMR m.17/4: '*Madde 18 paragraf 2 ila 5`e uygun olmak üzere kayıp veya hasar durumları aşağıda belirtilen koşullardan bir veya birkaçının doğal sonucu olan özel risklerden doğmuş ise, taşımacı sorumlu tutulamaz.*

b) Ambalajlanmadıkları veya kötü ambalajlandıkları zaman, özellikleri gereği fire veren veya hasara uğrayan malların ambalajlanmaması veya hatalı ambalajlanmış olması,

e) Sandık veya paketlerin üzerindeki marka veya numaraların yetersiz veya hatalı oluşu.'

[572] Erdem; s.328.

[573] Clarke; s. 287.

[574] Erdem; s.329, Erdil; s. 202,203.

Gönderen, yükün brüt ağırlığı ve bunun başka teknik ifade edilmiş miktarlarının ve parçaların kontrol edilmesini taşıyıcından isteyebilir[575]. Taşıyıcı bu noktada elde ettiği tüm verileri taşıma senedine yazmakla mükelleftir.

Taşıma mesafesinin uzun olması, taşımanın parsiyel ve aktarmalı bulunması, belirli ısı derecesinde yapılması gereken bir taşıma olması gibi teknik hususlar ambalaj ve işaretlemenin[576] ne şekilde yapılacağı hususuna etki edebilir[577].

Taşıyıcı, gönderenin numaralandırma ve işaretlemeyi kendi kusuru ile hatalı yapması veya hiç yapmaması sonucunda sorumluluktan kurtulmaktadır. Taşıyıcı ancak ve ancak gönderen tarafından verilen taşıma senedi ile eşya ve paketlerinin üzerinden yapacağı karşılaştırmalı kontrol ve inceleme ile yükümlülüğünü yerine getirmiş olacaktır[578]. O sebeple ki, taşıyıcı, basiretli bir tacir olarak özen yükümlülüğü çerçevesinde kontrollerini yapmalı ve eğer numaralandırma, işaretleme hatalı, eksik veya hiç yapılmamış ise, durumu taşıma senedine şerh etmelidir; aksi takdirde taşıma senedinin içeriğini kabul etmiş olacaktır. Bu vakit, ileride karşılaşacağı muhtemel olaylarda taşıma senedi ile numaralandırmanın uyuşmadığını ispat sıkıntısına düşecektir. Belirtmek gerekir ki, taşıyıcı ancak ve ancak açık olan markalama, işaretleme ve numaralandırmalara ilişkin kontrol yükümlülüğü altındadır. Gönderenin eşya üzerindeki numaraları ve bunların sevk mektubuna aktarılması yükümlülüğü ile taşıyıcının kontrol yükümlülüğü karşılıklıdır; ancak bu karşılıklılık gönderenin beyanlarının doğruluğunun kontrol edilmesi şeklinde anlaşılmamalıdır[579]. Belirmek gerekir ki gönderen, kusuru olmasa da; yetersiz ambalajlamadan ve işaretlemeden kaynaklanan, taşıyıcının zararları ile giderlerini TTK m.864/a uyarınca tazmin etmekle mükelleftir[580].

---

[575] Erdem; s.329.

[576] GEREKÇE/Madde 862 – Hüküm Alm TK 411 inci paragrafından esinlenerek kaleme alınmıştır. Esas kaynağın CMR m. 17 (4), b ve e olduğu söylenebilir.Eşyanın ambalajlanmasına ve işaretlenmesine ilişkin olarak, gönderene yükletilmiş genel bir yükümlülük yoktur. Bu yükümlülük bazı şartların varlığında doğar. Eşya kararlaştırılan taşıma dikkate alındığında ve eşyanın niteliği ile özelliği gerektiriyorsa ambalajlanmalı ve sözleşmede öngörülmüşse işaretlenmelidir. Ambalajlama eşyanın niteliğine göre olmalıdır (sıcak/soğuk tutma) ve taşımanın özelliği de dikkate alınmalıdır (yükleme yeri, aktarma bulunup bulunmadığı gibi). Yükümlülüğe aykırılığın hukukî sonucu 864 üncü maddenin birinci fıkrasının (a) bendi hükmünde gösterilmiştir.

[577] Erdem; s.328.

[578] Adıgüzel; s.198.

[579] Kaya; II, s.260

[580] Erdem; s.329.

Numaralandırma, işaretleme ve markalama taşıyıcı tarafından da yapılabilir. Bunun için taşıyıcıya bir talimat verilmesi gerekmektedir. Bu noktada taşıyıcı işaretlemenin eksiksiz ve hatasız şekilde yapılmasını sağlayacaktır. Aksi halde hak sahibi ile birlikte ortak kusurlu duruma düşecektir. İşaretleme ve numaralandırmanın yapılamaması halinde bu konuda gönderene bilgi verilmeli ve talimat alınmalıdır. Gönderenden talimat gelmemişse veya gelen talimatı yerine getirmek mümkün değil ise bu noktada TTK m.869 ve CMR m. 16 gereğince bir taşıma engeli oluşmuş olacaktır.

Yukarıda izah edilen bu özel riske ait tüm açıklamalara artı olarak bu durumun bir sorumluluktan kurtulma sebebi sayılabilmesi için gönderenin ayrıca kusuru aranmaz; işin doğası gereği bu iki mesela arasında illiyet bağının olması gerekir[581].

3.6. Canlı Hayvan Taşınması

TTK m.878/1-f ve CMR m.17/4-f 'de yer alan bu özel risk, taşıma konusu eşyanın doğal niteliği olan 'canlı' olması sebebi ile ortaya çıkabilecek bir risktir. Canlılık sebebi ile hayvanların hastalanması, rahatsızlık gibi durumlar her zaman ortaya çıkabilecek olup, bu sebeple ispat yükü hafifletilmiştir. Madde kapsamındaki canlı hayvan, ekonomik değerine bakılmaksızın her türlü canlı hayvanı kapsamaktadır[582]. Taşınan hayvanların evcil hayvan veya yabani hayvan olabilmesi de mümkündür[583].

CMR m.18/5;

'Taşımacı kendisine düşen bütün önlemleri aldığını ve verilen özel talimata uyduğunu kanıtlamadıkça Madde 17 paragraf 4 (f) deki avantajdan yararlanmayı isteyemez.'

TTK m.878/5 ;

'*Taşıyıcı birinci fıkranın (f) bendine ancak hâl ve şartlara göre kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış bulunması hâlinde dayanabilir.'*

Bu hükümlere baktığımızda gördüğümüz paralel ifade gereği, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için elbette hal ve şartlara göre üzerine düşen tüm

[581] Kaya; II, s.260, Erdil; s. 203.
[582] Erdil; s. 203.
[583] Özdemir; s. 243, Aydın; s. 92

önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış olması gerekmektedir[584]. Burada taşıyıcının özen yükümlülüğüne yapılmış bir atıf olmakla taşıyıcının en yüksek özeni göstermesi gerektiği ifade edilmektedir. Taşıyıcının burada göstermesi gerek özen makul bir özendir[585]. Yoksa yükün doğal niteliği gereği, taşıyıcının taşıma sözleşmesi ile yükümlülük altına girdiği özel bir koruma yükümlülüğünden bahsetmemekteyiz.

Taşımanın niteliğinde 'canlılık' özelliğinin varlığı, elbette taşımada bazı sıkıntıları da beraberinde getirmektedir. Taşıma konusunun canlı hayvan olması, hayvanlar özgü bazı sıkıntıların, yüklenme sırasında yaralanmalar, mola yerlerinde bakımlarının yapılmaması, taşıma sırasında hastalanmaları ve ölmeleri, birbirlerini yaralamaları gibi sıkıntıların oluşmasına sebebiyet vermektedir[586]. Açlık, susuzluk, hastalık, havasızlık, boğulma, ürkme ve rahatsızlık hallerine de ilgili hüküm dahilinde değinilmiştir[587]. Bu sebeple, canlı hayvan taşımasının temelinde yer alan canlılık niteliği gereği taşıyıcı lehine karine özelliğine kabul edilmiştir. Taşıyıcı ancak ve ancak, hayvanların bakımlarını ve kontrollerini yaptığını, taşıma aracının hayvan taşıma kapasitesi ve yaşam sıkıntısı yaratmayacak şekilde seçildiğini, gereken tüm tedbirleri alarak, verilen talimatları da yerine getirdiğini ispat etmesi kaydıyla sorumluluktan kurtulabilecektir. Aksi takdirde taşıyıcı mesela canlı hayvanın boğulması sebebi ile telef olmasından sorumlu tutulabilecektir[588].

CMR m. 17/4-f ve TTK m.878/5 ifadesinde yer alan özel talimatlar eşyanın niteliği olan 'canlılık' gereği taşımanın buna uygun yapılması, sürdürülmesi ve tamamlanmasına ilişkin tüm talimatlardır.

---

[584] T.C. YARGITAY 11. HUKUK DAİRESİ E. 2015/15669 K. 2016/4582, T. 25.4.2016 *'…hayvan naklinden kaynaklanan zıya. hasar veya teslimdeki gecikme halinde, taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilir. Canlı hayvan nakli, konusu olan eşyanın canlı karakteri dolayısıyla özel risk içermektedir. Canlı hayvanlar, yolculukları esnasında, dış risklerden kolaylıkla etkilenebilir. Elbette ki, taşıyıcının, canlı hayvan taşımacılığına özel riskler dolayısıyla uğranılan zarardan 6102 Sayılı TTK m. 878/1 b.(f) maddesine dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi ve 6102 Sayılı TTK 878/5 maddesindeki uygun illiyet bağı karinesinden faydalanabilmesi için, halin icabına göre, kendisine düşen bütün önlemleri aldığını ve verilen özel talimatlara uyduğunu ispatlaması gerekir. Böylece canlı hayvan taşımalarında, taşımacının özel riskler dolayısıyla kaçınılmazlık karinesine dayanabilmesi imkanı kaldırılmıştır. Yukarıda açıklanan hususlar gözönüne alınarak davalının sorumluluğunun bu hükümler çerçevesinde belirlenmesi gerekirken anılan düzenleme kapsamında herhangi bir değerlendirme yapılmaksızın yazılı gerekçe ile davanın kabulüne karar verilmesi doğru olmamış, kararın öncelikle bu sebeple bozulması gerekmiştir…..',* Kazancı İçtihat.

[585] Clarke; s.288.

[586] Erdem; s.330, Eriş; 2015, s. 713.

[587] Bkz. Aydın; s.92 vd.

[588] Kaya; II, s. 260.

Trafik kazası sonucu canlı hayvanların telef olması, taşıma süresinin uzaması sebebi ile hayvanların rahatsızlanması hallerinde taşıyıcı TTK m.875/2 ve CMR m.17/2 ve CMR m.17/4' e de dayanamayacaktır[589].

3.7. Tehlikeli Eşya Taşınması

CMR m.22[590], tehlikeli eşya tanımını yapmamıştır. Bu maddenin aktif uygulanabilmesi için tehlikeli maddeden ne anlaşılması gerektiğinin belirlenmesi gerekmektedir. CMR ve yürürlükten kaldırılan TTK' da bu anlamda bir açıklık bulunmamaktadır. 6102 sy. TTK bakımından m. 861[591] ile tam ifade edilmese de netlik kazandırılmaya çalışılmıştır.[592].

---

[589] Adıgüzel; s.200.

[590] CMR m.22: *'1. Gönderen taşımacıya yük verdiğinde, kendisine tehlikenin gerçek özelliklerini bildirir ve gerekiyorsa alınacak önlemleri belirtir. Eğer bu bilgiler sevk mektubuna yazılmamış ise, bu yükü taşımanın oluşturduğu tehlikenin gerçek içeriğini taşımacının bildiği başka yollarla kanıtlamak gönderen veya alıcıya düşer. 2. Bu maddenin 1 inci paragrafında belirtilen durumlarda taşımacının tehlikeli olduğunu bilmediği tehlikeli yük, taşımacı tarafından herhangi bir yerde veya zamanda boşaltılabilir veya imha edilebilir veya tazminat talep etmeksizin zararsız hale getirilebilir. Bundan başka gönderen bu çeşit yükün taşınmak üzere tesliminden veya taşımasından doğacak bütün zarar ve zıyandan sorumludur.'*

[591] TTK m. 861: *'(1) Tehlikeli eşya taşınacaksa gönderen, taşıyıcıya zamanında açık, anlaşılabilir içerikte ve yazılı şekilde, tehlikenin türü ve gerekiyorsa alınması gereken önlemler konusunda bildirimde bulunmakla yükümlüdür.(2) Taşıyıcı, eşyayı teslim alırken tehlikenin türünü bilmiyorsa veya kendisine herhangi bir bildirimde bulunulmamışsa, gönderene karşı herhangi bir tazmin yükümlülüğü doğmaksızın, tehlikeli malın boşaltılmasını, depolanmasını, geri taşınmasını veya gerektiğinde imhasını ve zararsız duruma getirilmesini ve bu önlemler sebebiyle gerekli giderlerin karşılanmasını, gönderenden isteyebilir*

[592]GEREKÇE/Madde 861 – Hükmün kaynağı, CMR'nin 22 nci maddesidir; ancak hüküm kaleme alınırken Alm TK m. 410 da gözönünde tutulmuştur.Birinci fıkra**:** Gönderen için özel ve amaca uygun bir bildirimle önlem alınması ikazında bulunma yükümlülüğü öngörülmüştür. Yükümlülük 857 nci maddenin birinci fıkrasının (g) bendinde taşıma senedi yönünden ifade edilmiştir. "Tehlikeli eşya" genel anlayışa uygun ve nesnel olarak tanımlanır. Tanımda genel anlayış kadar taşıyıcı da dikkate alınmalı ve onun ikaz edilmeyi bekleyebileceği eşya tehlikeli sayılmalıdır. Tehlikeli eşyanın tanımında taşımaya ilişkin diğer uluslararası sözleşmelerle de bağlantı kurulması doğru olur. Yükümlülük iki alt yükümlülüğü içerir: (1) Tehlikeli eşya bulunduğunun ve tehlikenin türünün bildirilmesi, (2) gerekiyorsa alınması gerekli tedbirler. Taşıyıcı sadece önerilen tedbirleri değil, gerekli tedbirleri almalıdır. Bildirim yazılı olarak yapılır. Alm TK 410 (1) paragrafı, "veya okunabilir şekilde" ibaresine yer vermiştir. Kastedilen "piktogram" diye adlandırılan uluslararası düzeyde anlaşılabilir resim ve şekille ifadedir. Çoğu kez ambalaj üzerine konulan bu resim ve işaretlerin amaca uygunluğu şüphe götürdüğünden ve CMR'de de bulunmayan Alm TK'ya özgü bu ek kanuna alınmamıştır. Bildirim gerekmeksizin yapılmalıdır. Bu kavramı gerekli önlemleri, iş işten geçmeden almaya olanak sağlayacak ana kadar, şeklinde anlamak doğru olur. Yükümlülüğün ihlâline 864 üncü maddenin birinci fıkrasının (c) bendi uygulanır. Sorumluluk için kusur şart değildir.İkinci fıkra: İkinci fıkra taşıyıcıyı koruyan bir hükme yer vermiştir. Taşıyıcının tehlikenin türünü bilmemesi veya ona bir bildirimde bulunulmamış olması halinde hakları kısaca, malı boşaltma, depolama, geriye taşıma, gereğinde imhadır. Bunları yapması dolayısıyla gönderene karşı herhangi bir tazmin borcu yoktur, aksine bu işlemlerin ve önlemlerin karşılıklarını (giderlerini) talep edebilir.

Kanımızca tehlikeli eşya tanımını eşyanın özelliğine göre belirlemek daha uygun olacaktır. Bu itibarla tehlikeli mallar/maddeler, doğal nitelikleri ve yapıları gereği içerdikleri maddeler ile canlıları, doğayı, çevre güvenliğini tehlikeye düşürecek nitelikte maddeler, eşyalardır[593]. Dolayısı ile bu maddeler yanıcı, patlayıcı, zehirleyici nitelikte olan sıvı, gaz veya katı maddeler olarak karşımıza çıkar[594]. Bu maddelerin taşınmasını ADR Taşıma Sertifikası sahibi sürücüler yapabilmektedir.

Türkiye, Tehlikeli Malların Karayoluyla Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşmasına(ADR)[595], 30 Ekim 2009 tarihinde taraf olmuştur. Tehlikeli maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik, 31 Mart 2007'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir[596]. Tehlikeli madde taşıyan taşıyıcılara yönelik uygulanacak hukuk, milli mevzuata göre belirlenecek olup, denetim ülke yetkililerince yapılacaktır. Bu maddelerin taşınmasından yan çıkan uyuşmazlıklarda CMR hükümleri ve ADR hükümleri birlikte uygulanacaktır[597].

---

[593] Erdem; s.331.
[594] Erdem; s.331
[595] Resmi Gazete; 30.10.2009,Sayı : 27391, Karar Sayısı : 2009/15454
[596] Resmi Gazete; 31 .03.2017, Sayı:26479
[597] T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, E. 2006/8977, K. 2007/11784, T. 25.9.2007'… *Davacı vekili, asıl davada, davalıya ait patlayıcı madde yükünün Ankara'dan Hırvatistan'a taşınmasının müvekkili tarafından üstlenildiği halde İtalya'dan transit geçiş izninin davalı tarafından alınmaması nedeniyle emtianın alıcıya teslim edilmeden davalıya geri getirildiğini, bu nedenle davalı tarafından navlun bedeli ve bekleme ücretinin ödenmediğini ileri sürerek, 4.266.589.500 TL'nin temerrüt faizi ile birlikte davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir. Davalı vekili, transit geçişe ilişkin izinlerin davacı tarafından alınmasının kararlaştırıldığını, ancak davacı tarafından İtalya'dan gerekli iznin alınmaması nedeniyle emtianın alıcıya teslim edilmeden geri getirildiğini, bu nedenle müvekkilinin emtiayı başka bir taşıyıcı ile alıcıya gönderdiğini savunarak, asıl davanın reddine, karşı davada ise, davacının edimini yerine getirmemesi nedeniyle müvekkilinin zarara uğradığını ileri sürerek, 14.216 USD'nin ve 5.481.274.250 TL'nin temerrüt faizi ile birlikte davacıdan tahsilini talep ve dava etmiştir. Davacı vekili, karşı davanın reddini istemiştir. Mahkemece, iddia, savunma, toplanan kanıtlar ve bilirkişi raporuna göre, davacıya ait patlayıcı madde yükünün transit geçiş izinlerinin davacı tarafından alınacağının kararlaştırıldığı, ancak davacının gerekli izni almaması nedeniyle malın alıcıya ulaştırılmadan geri getirildiği, davacının kendi kusuru ile edimini yerine getirmediği, bu durumda navlun ve bekleme ücreti alacağı talebinde bulunamayacağı gerekçesiyle, asıl davanın reddine, malın davacının kusuru nedeniyle alıcıya geç teslim edilmesi nedeniyle CMR Konvansiyonu'nun 23/5. maddesi hükmünce davacının navlun ücreti kadar sorumlu olduğu gerekçesiyle, karşı davanın kısmen kabulüne, 1.533,04 YTL'nin temerrüt faizi ile davacıdan tahsiline karar verilmiştir. Kararı, taraf vekilleri temyiz etmiştir. 1- Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre, davacı-karşı davalı vekilinin tüm temyiz itirazlarının reddi gerekmiştir. 2- Dava, uluslararası taşıma sözleşmesinden doğan tazminat istemine ilişkindir. Davalı-karşı davacıya ait patlayıcı madde yükünün davacı-karşı davalı tarafından Türkiye'den Hırvatistan'a taşıma işinin yüklenildiği halde, davacı-karşı davalının İtalya devletinden gerekli izinleri alamamış olması nedeniyle emtia alıcısına teslim edilmeden davalı-karşı davacıya geri getirilmiştir. Mahkemece benimsenen bilirkişi raporu doğrultusunda CMR*

CMR m. 22'de ifade edildiği gibi gönderen, taşıma konusu eşyayı taşıyıcıya teslim ettiğinde, taşıyıcıya eşyanın niteliği, tehlikenin özelliği hakkında bilgi vermeli, taşıyıcının alması gereken tedbirleri kendisine ifade ederek bu hususları CMR 6/1-f gereğince taşıma senedine şerh etmelidir. Taşıyıcı, gönderenin tüm bu bilgilendirmesi sonucu taşıma senedini imzalayıp devralıp, malları teslim aldığında bu noktadan itibaren tehlikeli eşya taşımadan kaynaklanan sorumluluğu üzerine almış olacaktır. Eğer eşyaların tehlikeli eşya olduğu taşıma senedine yazılmamış ise ve fakat durumun taşıyıcı tarafından bilindiği iddia ediliyor ise, bu noktada ispat yükü hak sahibi gönderen veya alıcıdadır. Gönderen taşıma konusu eşyanın niteliğini taşıyıcıya bildirmemiş veya bu durumu taşıma senedine yazmamış ise CMR m.22/2 devreye girmektedir.

Ayrıca belirtmek gerekir ki tehlikeli madde taşıyan aracın sürücüsüne taşıma konusu eşya ile ilgili tüm bilgileri içeren belgeler özel bir çanta içinde verilir. Çantada, araç sürücüsüne, aracın park haline geçerken kontrolünden sorumlu olan kişiye, ilk yardım kuruluşlarına, araç sürücüsünün eğitimi ve aracın teknik donanımı, özellikleri ve kontrolüne dair bilgiler içeren belgeler bulunur[598].

Taşıma konusu eşyanın tehlikeli olma özelliği gereği ambalajlarının sağlam yapılması, yol ve iklim koşullarına uygun olarak sarsıntı, kayma, yuvarlanmalara karşı çok iyi istif edilmesi gerekmektedir. Tehlikeli maddeler yüklenirken ve boşaltılırken çevrelerinde yanmayı kolaylaştıran nesnelerin bulunmaması ve araç motorunun da kapalı şekilde tutulması önemlidir.

Sözleşmesi'nin 23/5. maddesi uyarınca yükün gecikmesi nedeniyle davacı taşıyıcının taşıma ücretini geçmemek üzere tazminattan sorumlu olduğu sonucuna varılmıştır. Taşıyıcının CMR uyarınca sorumluluğu, emtianın alıcıya tesliminden sonra söz konusu olacağı için, malların alıcıya hiç teslim edilmemesi durumunda sözleşmeye aykırılık nedeniyle söz konusu olacak sorumluluğun CMR hükümlerine göre değ1, genel hükümler çerçevesinde belirlenmesi gerekir. Bu durumda, taşımanın hiç yapılmamış olması nedeniyle davalı-karşı davacının taşımayı başka bir firmaya daha yüksek bir navlun bedeli ile yaptırmak zorunda kaldığı gözönüne alınarak, oluşan zararın genel hükümler çerçevesinde değerlendirilerek oluşacak sonuca göre bir karar vermek gerekirken, somut olaya uygulanması mümkün olmayan gecikme halinde zararın tazminine ilişkin CMR'nin 23/5. maddesi gereğince taşıma ücretiyle sınırlı sorumluluğa dair hüküm kurulması doğru görülmemiş, kararın bu nedenle bozulması gerekmiştir.', Kazancı İçtihat.

[598] Erdem; s.332.

Tehlikeli madde taşıyan sürücü sürüş boyunca hız kurallarına riayet etmeli, aracın teknik donanımını devamlı surette denetlemeli, aracın elektrik donanımı ve yangından koruma sistemini sürekli kontrol etmelidir.

TTK m.861'in kaynağı CMR m.22 olup, gerekçede de belirtildiği üzere ATK'nın m. 410 ifadesi de kaynak alınmıştır. Madde hükmümün ilk maddesinde taşıyıcı tehlikeli eşya taşıyacaksa, gönderen taşıyıcıya yönelik açık, net ve anlaşılır şekilde tehlikenin niteliği, alınması gereken tedbirleri yazılı şekilde bildirmekle yükümlü olduğu ifadesine haizdir.Gönderenin tehlike ile ilgili bildirimleri yeterli olmaz ise, taşıyıcı tehlikeye yönelik gereken tedbirleri almakla yükümlüdür.

TTK m.857/1 uyarınca taşıma senedinin içeriğinin ifade edildiği bu hükümde g bendi uyarınca Eşyanın türünün olağan işareti ile ambalajının çeşidi ve tehlikeli mallarda bunlara ilişkin mevzuatta öngörülen, diğer durumlarda ise genellikle tanınan işaretleri belirtilmelidir. Taşıyıcının ikaz edilmeyi bekleyebileceği eşya tehlikeli sayılmalıdır[599].

Taşıyıcıya yönelik yapılacak bildirimin yazılı yapılacağı hususu TTK metninde yer almakla birlikte CMR 'de bu konuda net bir ifade yer almamaktadır. Tehlikeli eşya taşıma konusuna ilişkin bildirim her halükarda mevzuat gereği taşıma senedine yazılmak durumundadır, bu sebeple ki yazılı olma koşulu bir anlamda yerine getirilmiş olacaktır. Kanımızca tehlikeli eşya taşımalarının daha dikkat gerektirmesi sebebi ile söz konusu taşımalarda özel işaret, şekil, resim gibi görsellerin bulunmasında da fayda vardır.

TTK m.861/2'ye baktığımızda, taşıyıcının taşıma konusu malı teslim aldığında tehlikenin varlığını ve türünü bilmemesi, gönderenin de kendisine bu hususta bir bilgi vermemesi halini düzenlemiştir. Taşıyıcı bu gibi durumla karşı karşıya kaldığında TTK m. 861/2 gereğince taşıma konusu tehlikeli maddenin boşaltılması, depolanması, geri taşınması, imhası gerekir ise imhası/ortadan kaldırılması ve zararsız hale getirilmesi işlemlerini yapabileceği gibi, bu noktada gönderene karşı herhangi bir tazmin yükümlülüğü altına girmeyecektir. Taşıyıcı, anılan kanun hükmünde yer alan tedbirlerden birine başvurduğunda, bu işlemlerin giderlerini

[599] Erdem; s. 335.

gönderenden talep hakkına sahiptir. Buradaki tek hassas nokta, herhangi bir anlaşmazlık iddia konusu olduğunda gönderen, her ne kadar tehlikeli maddeye dair bilgi yazılı olarak taşıyıcıya bildirilmese de taşıyıcının bu durumu bildiği veya bilmesi gerektiği yönündeki iddiasını ispatta kilitlenmektedir.

CMR m. 22/2'ye baktığımızda ilk cümle 'Bu maddenin 1 inci paragrafında belirtilen durumlarda taşımacının tehlikeli olduğunu bilmediği tehlikeli yük, taşımacı tarafından herhangi bir yerde veya zamanda boşaltılabilir veya imha edilebilir veya tazminat talep etmeksizin zararsız hale getirilebilir.' ifadesini içermektedir. Bu noktada CMR hükmüne göre taşıyıcının herhangi bir yerde ve zamanda eşyayı boşaltabileceği ve imha edebileceği veya tazminat talep etmeksizin zararsız hale getirebileceği öngörülmüş. Taşıyıcıya tanınan yetkilere baktığımızda CMR hükmünden tazminat talep yönünden farklılıklar taşıdığı da burada karşımıza çıkmaktadır.

3.8. Taşıtın Taşıma İşine Uygun Olmaması

Taşıyıcının CMR m.17/3[600]'te öngörülen sorumluluğu kusursuz sorumluluktur[601].

Taşıyıcı, taşımada kullanılacağı aracın taşıma konusu eşyanın taşınmasına uygunluğunu ve taşıttaki teknik donanımı sağlamalıdır. Taşıyıcı aracın yüke ve yola elverişli olmasını sağlamakla ve eşyanın niteliğine uygun aracı seçmekle mükelleftir.

TTK m.877;

'Taşıyıcı, taşıma aracındaki arızaya, taşıtı kiraladığı kişinin onun temsilcilerinin veya çalışanlarının kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamaz.'[602].

---

[600] Bkz. Bölüm 2, dn.434 'CMR m.17/3;*'Taşımacı taşımayı yapmak için kullandığı kusurlu taşıtları, bu taşıtı kiraladığı kişinin veya vekilinin yahut çalışanlarının hata ve veya ihmallerinden dolayı sorumludur.'*

[601] Erdem; s.336

[602] GEREKÇE/Madde 877 – Bu hükmün kaynağı CMR'nin 17 (3). maddesi hükmüdür. Madde taşıyıcının sorumluluktan kurtulamayacağı iki hali hükme bağlamıştır. Bunlardan birincisi taşıma aracındaki arızadır. Zıya, hasar veya gecikme, araç arızasından doğmuşsa, sorumlu olan taşıyıcıdır. Taşıyıcı araç arızasını kendisinin riziko alanı dışında sayamaz. Bunun sebebi 863 üncü maddede yer alan taşıyıcılık işletmesinin sahip olması gerekli ve önlemlerini almakla yükümlü bulunduğu taşıma güvenliği ("işletme güvenliği") ilkesidir. Güvenli taşımaya elverişli bir araçla taşımayı gerçekleştirmek, taşıyıcının yükümlülüğüdür. Bu güvenlik, taşıtın sadece kendisine özgülenemez. Tüm teknik tesisatlar, yağ pompası, amortisör, araç kutusu gibi bütünleyici parçalar (TMK m. 684) ile eklentiler (TMK m.

İlgili TTK hükmüne göre taşıyıcı, taşıma aracındaki arıza, taşıtı kiraladığı kişi veya onun temsilcileri veya çalışanlarının kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamamaktadır.

TTK m. 877 uyarınca zıya, hasar veya gecikme araç kusurundan kaynaklanmış ise, TTK m. 863 gereği zıya ve hasar taşıyıcının işletmesinin sahip olması gereken tedbir, önlem ve güvenliği sağlayamaması sebebi ile gerçekleşmişse bu noktada taşıyıcı sorumluluktan kurtulamaz. Araçtaki arıza sebebi ile oluşacak zıya ve hasardan kaynaklanan tüm sorumluluk taşıyıcıya aittir. TTK m.863[603] konuya açıklık getirerek, taşıyıcının işletme güvenliğine uygun şekilde özenli davranması ve taşıma konusu eşyanın özel niteliğine ve miktarına uygun olan, yüke ve yola elverişli aracı seçmesi ve gereken tedbirleri alması gerektiğini vurgulamaktadır.

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulamayacağı bir diğer durum ise taşıyıcının, taşıtı kiraladığı kişi veya onun temsilcileri veya çalışanlarının kusuruna dayanamamasıdır.

Doktrinde işletme sahibi(araç kiralayan), araç malikini, malik olmayan zilyedi kapsayacak şekilde geniş olarak yorumlanmaktadır. Önceki taşıyıcının da bu maddenin kapsamında olup olmadığı, yargı kararları ile öğreti tarafından belirleneceği de madde gerekçesinde ifade edilmiştir. Hükümdeki *"çalışanlar"* (servant/Bediensteten) ifadesi kaynağın Almanca metninde bulunmayan, İngilizcesinde ise *"agents"* şeklinde ifade edilen *"temsilciler"* de 6102 sy. TTK hükmüne eklenmiştir.

---

686) de kavrama dahildir. Taşıma aracının uygun olup olmadığı ve buna bağlı olarak arıza da sözleşmeye göre belirlenmelidir. Sözleşmede öngörülmemişse veya taşımanın niteliği doğal olarak 878 inci maddenin birinci fıkrasının (d) bendi hükmü dolayısıyla gerektirmiyorsa, soğutma, ısıtma ile ısıya ve neme karşı özel tesisatlar hükmün uygulama alanı içinde değildir. İspat yükü taşıyıcıdadır. İkinci olarak taşıyıcı, aracı kiraladığı kişinin veya onun çalışanlarının kusuruna dayanarak da sorumluluktan kurtulamaz. Yabancı ve yerli öğretide "kiralayan" işletme sahibi, araç malikini, malik olmayan zilyedi kapsayacak şekilde geniş yorumlanır. Önceki taşıyıcının da bu maddenin kapsamında olup olmadığı, yargı kararları ile öğreti tarafından belirlenecektir. Hükümdeki "çalışanlar" (servant/Bediensteten) kaynağın Almanca metninde bulunmayan, İngilizcesinde ise "agents" şeklinde ifade edilen "temsilciler" de hükme eklenmiştir.

[603] Bkz. Bölüm 2, dn.551.

3.9. Diğer Mevzuat ve Düzenlemelere Göre Taşıyıcının Sorumluluğuna Gidilememesi

TTK m.878/1-g bendinde yer alan ilgili düzenleme CMR 'de yer almamaktadır[604]. İfade taşıyıcı, doğrudan eşyaya bağlı olan ve taşıyıcının riziko alanı dışında bulunan sebepler için taşıyıcı sorumlu tutulamaz şeklindedir. Gerekçede sadece gecikmeye ilişkin olarak bu hükmün konulduğu belirtilmişse de, aynı zamanda zıya ve hasar şeklinde olan zarar durumunda da taşıyıcının bu hükme dayanabileceği kabul edilmiştir[605]. Hüküm, taşıyıcı açısından Gümrük ve Diğer Düzenlemelerden kaynaklanan teslimdeki gecikme sebebi ile sorumluluğunu düzenlemek amacı ile oluşturulmuştur. Ve fakat zararlar gecikme ile sınırlı kalmadığında, yani zıya ve hasar varlığında da taşıyıcının ilgi hükme dayanabileceğini göstermektedir.

TTK m.876 gereğince, Gümrük mevzuatından kaynaklanan teslimde gecikmeler, taşıyıcının elinde olmayan, kaçınamayacağı ve sonuçlarını engelleyemeyeceği sebeplerden ileri gelmektedir. Taşıyıcı söz konusu gecikmenin bu sebeple ileri geldiğini, aradaki illiyet bağını ispat ettiği takdirde sorumluluğu kalmayacaktır. Gümrük mevzuatı ve diğer düzenlemelerin taşıyıcıyı sorumluluktan bertaraf kılmasını sağlayan haklı bir sebep ve özel risklerden biri olarak değerlendirilmesi, TTK m.878/1-g bendi açısından taşıyıcının illiyet bağını ispat etme yükümlülüğünde olmaması sonucunu doğurmaktadır. Söz konusu mevzuat hükümleri sebebi ile zıya ve hasar oluştuğunda bu durumun taşıyıcı tarafından iddia dayanağı olarak ileri sürülmesi halinde taşıyıcı ispatla mükellef olacaktır. Dolayısı ile kanımızca gecikme hali dışında bu hükümde ispat mükellefiyeti yine taşıyıcı üzerinde olacaktır.

Gümrük mevzuatı açısından ortaya çıkan bir uyuşmazlık dava konusu olduğunda, her ne kadar taşıma milletlerarası olsa da uyuşmazlığa uygulanacak hukuk milli hukuk olacaktır ve ilgili bu hüküm uygulama alanı bulacaktır. Madde metninde geçen 'diğer düzenlemeler' ifadesini ise hatalı bulmaktayız. Zira taşıma hukuku açısından taşıyıcının bağlı olduğu ilişkinin temeli oluşturan mevzuat hükümleri nettir. Ve fakat taşıma sözleşmesinin tarafları açısından, aralarında oluşabilecek anlaşmazlıklar

[604] GEREKÇE TTK m.878/1-g bendi: Gümrük kanunu ile diğer mevzuatta yer alan düzenlemeler, yolculuğun gecikmesine yol açabilir. Doğrudan eşyaya bağlı olan ve taşıyıcının riziko alanı dışında bulunan sebepler için taşıyıcı sorumlu tutulamaz.
[605] Adıgüzel; s.200.

sebebi ile ortaya çıkan davalarda uygulanacak mevzuatın belirlenmesinde taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı çıkaracak dayanakların artırılması uygulamada eşitsizlik yaratacağı düşüncesindeyiz.

4. Sorumsuzluk Kaydı

TTK m.853[606] ve m. 854[607]'e baktığımızda, taşıyıcı ve taşıma işleri komisyoncusu, taşıma işini 852. maddede[608] öngörülen özel hükümlere bağlı bulunan bir kuruluşa gördürdükleri takdirde kanunun kendilerine yüklediği sorumluluğun hafifletilmesini veya kaldırılmasını isteyemedikleri gibi, kanunun, taşıyıcıya, taşıma işleri komisyoncusuna ve faaliyetleri devlet iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği sorumlulukların, önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersiz kabul edilmiştir.

TBK m.115;

Sorumsuzluk anlaşması

'Borçlunun ağır kusurundan sorumlu olmayacağına ilişkin önceden yapılan anlaşma kesin olarak hükümsüzdür. Borçlunun alacaklı ile hizmet sözleşmesinden kaynaklanan herhangi bir borç sebebiyle sorumlu olmayacağına ilişkin olarak önceden yaptığı her türlü anlaşma kesin olarak hükümsüzdür. Uzmanlığı gerektiren bir hizmet, meslek veya sanat, ancak kanun ya da yetkili makamlar tarafından verilen izinle yürütülebiliyorsa, borçlunun hafif kusurundan sorumlu olmayacağına ilişkin önceden yapılan anlaşma kesin olarak hükümsüzdür.'

Buradan çıkarılan sonuç şudur ki; TBK' nın yukarıda madde hükmünün aksine TTK uyarınca sorumluluk kapsamında, taşıyıcının hiçbir şekilde sorumsuzluk anlaşması yapamamasıdır. Durum her ne kadar böyle olsa da taşıyıcı taraf pratikte standart sözleşmeleri hak sahiplerine (eşya taşıtmak isteyen taraf) sunmaktadırlar. Ve fakat TTK' nın emredici ilgili bu hükümleri sebebi ile taşıyıcı tarafından hak sahibine

[606] TTK m.853**:** *Özel hükümlerin sorumluluğu etkilememesi; 'Taşıyıcı ve taşıma işleri komisyoncusu, taşıma işini 852 nci maddede öngörülen özel hükümlere bağlı bulunan bir kuruluşa gördürdükleri takdirde de Kanunun kendilerine yüklediği sorumluluğun hafifletilmesini veya kaldırılmasını isteyemezler. Değişik tür araçlar ile taşımaya ilişkin Dördüncü Kısım hükümleri saklıdır.'*
[607] Bkz. Bölüm 1, dn.415.
[608] TTK m.852: *Deniz, demir ve hava yoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümler saklıdır.*

sunulan bu sözleşmelerdeki taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandıran hükümlerin TTK'ya aykırılığı ile geçersiz olması, hak sahibini kanunen korumaktadır.

TBK'nın 27/2[609] bendi gereği sözleşmenin içerdiği hükümlerden bir kısmının hükümsüz olması, diğerlerinin geçerliliğini etkilemeyecektir. Ancak, bu hükümler olmaksızın sözleşmenin yapılmayacağı açıkça anlaşılırsa, sözleşmenin tamamı kesin olarak hükümsüz olacaktır[610].

Burada TMK m.2 anlamında sözleşme ile sorumsuzluk anlaşmasından yararlanan tarafın objektif iyi niyete aykırı davranması söz konusu olabilecektir[611]. Dolayısı ile TBK'nın 27/2 bu noktada uygulaması sorun teşkil edebilmektedir. Sorumsuzluk anlaşması temelde alacaklı tarafın haklarını korumaktadır. Bu açıdan bakıldığında sözleşmenin sıhhati açısından sözleşmenin diğer hükümlerine zarar vermediği sürece sorun teşkil etmemeli ve sözleşme yürürlükte kalmalıdır kanaatindeyiz.

Belirtmek gerekir ki, ispat yükünü tersine çeviren ve zararın taşıyıcının kusurundan kaynaklandığının ispatını yalnızca zarar gören tarafa yükleyen şartlarda geçersiz olup, aynı kapsamda değerlendirilmelidir[612]. Taşıyıcının sorumluluğuna etki edecek her türlü anlaşmanın TTK'nın emredici m.854 hükmü kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir[613].

TTK m.854[614] uyarınca taşıyıcının sorumluluğunu azaltan veya tamamen ortadan kaldırılması mümkün değildir. Ancak taşıma tamamlandıktan ve zarar oluşmasından sonra tarafların birlikte sorumluluğun azaltılması veya kaldırılması yönünde karar

---

609 TBK m.27/2 : '*Sözleşmenin içerdiği hükümlerden bir kısmının hükümsüz olması, diğerlerinin geçerliliğini etkilemez. Ancak, bu hükümler olmaksızın sözleşmenin yapılmayacağı açıkça anlaşılırsa, sözleşmenin tamamı kesin olarak hükümsüz olur.'*

610 6098 sy. TBK, GEREKÇEMADDE 27- 818 sayılı Borçlar Kanununun 20 nci maddesini karşılamaktadır. Tasarının iki fıkradan oluşan 27 nci maddesinde, sözleşmenin kesin hükümsüzlük sebepleri ve sözleşmenin bazı hükümlerinin hükümsüz olması durumunda, kısmî hükümsüzlük yaptırımının uygulanacağı kuralı ile bu kuralın istisnası düzenlenmektedir. 818 sayılı Borçlar Kanunu'nun 20 nci maddesinin kenar başlığında kullanılan "II. Butlan" şeklindeki ibare, Tasarının 27 nci maddesinde, "II. Kesin hükümsüzlük" şeklinde değiştirilmiştir. 818 sayılı Borçlar Kanunu'nun 20 nci maddesinin ikinci fıkrasının ilk cümlesinde, kısmî butlan yaptırımı açıklanırken kullanılan "yalnız şart lağvolur." şeklindeki ibarenin yanıltıcı nitelikte olması nedeniyle, Tasarının 27 nci maddesinin ikinci fıkrasında, "diğerlerinin geçerliliğini etkilemez." şeklindeki ibarenin kullanılması uygun görülmüştür. Metninde yapılan arılaştırma dışında, maddede 818 sayılı Borçlar Kanunu'na göre bir hüküm değişikliği yoktur.

611 Adıgüzel; s.202.

612 Arkan; Sorumluluk, s.142-143.

613 Adıgüzel; s.203.

614 Bkz. Bölüm 1, dn.415.

almalarında bir sakınca bulunmamaktadır. Sorumluluğu sınırlandıran anlaşmaların önceden yapılması kanunen mümkün değil iken, taşıma tamamlanıp zarar oluştuktan sonra bu şekilde bir anlaşmanın yapılmasının kanunen bir sakıncası yoktur[615]. Taraflar, taşıyıcının mücbir sebep dolayısı ile sorumlu tutulacağını taşıma sözleşmesine koyabilirler[616]. Taraflar, TMK m.2 iyi niyet kuralı çerçevesinde, taşıyıcının her halükarda oluşan zarardan sorumlu olacağına dair anlaşmaya bir hüküm koyabilirler. Yani taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandırmak mümkün değil iken, sorumluluğunu artırmak mümkündür. Yargıtay'ın vermiş olduğu kararlar da bu görüş doğrultusundadır[617].

CMR bakımından, taşıyıcının sorumluluğu azaltan veya artıran anlaşmaların yapılması mümkün değildir.

CMR'nin 40[618]. ve 41. Madde[619] hükümlerine göre m.37 ve m.38 haricinde taraflar sözleşmelerini serbestçe düzenleyebilmektedirler. CMR m. 37 ve m.38'e baktığımızda, taşıyıcıların CMR hükümleri gereğince tazminat ödemiş taşıyıcı, bu tazminat üzerinden ödediği faiz ve yaptığı sarflarla birlikte tazminatı, taşımaya katılmış olanlardan hangi koşullara göre geri almak hakkına sahip olduğunu ve taşıyıcılardan biri borçlarını ödeyemeyecek durumda ise, ödenmesi gereken tazminat payı taşıma karşılığında alacakları ücretler oranında diğer taşıyıcılar arasında nasıl paylaştırılacağını konu edinmiştir. CMR m.41/1 ise, taşıyıcı ile hak sahibi arasındaki anlaşmaya işaret etmektedir. CMR m.41'e göre, CMR hükümlerini doğrudan doğruya veya dolaylı olarak ihlal eden sözleşme şartlarının; bilhassa taşıyıcının eşya sigortasından doğan talep haklarının devrine ilişkin olanlar ve diğer benzeri şartlar ile ispat yükünü tersine çeviren sözleşme şartlarının geçersiz olacağı

---

[615] Arkan; Sorumluluk, s.145.
[616] Gözübüyük; s106.
[617] Yargıtay 11.HD, 26.02.1973tarih, 1973/804 E. ve 1973/707 sayılı kararı, Eriş; s.182-183.
[618] CMR m.40: *'Taşımacılar 37 ve 38. maddelerde yazılanlar dışında kendi aralarında bağıtlayıcı hükümler üzerine anlaşmakta serbesttirler.'*
[619] CMR m.41;
'1. Madde 40 hükümleri saklı kalmak koşuluyla bu Sözleşmenin hükümlerini doğrudan doğruya veya dolayısıyla ihlal eden her türlü koşul hükümsüzdür. Böyle bir koşulun hükümsüzlüğü, mukavelenin diğer hükümlerinin hükümsüzlüğünü gerektirmez.
2. Özellikle, taşımacının lehinde sigorta tazminatı veya diğer herhangi benzer madde veya kanıtlama zorunluluğunu değiştiren herhangi bir madde geçersiz ve hükümsüzdür.'

öngörülmüştür[620]. Bu maddenin tek istisnası müteakip taşıyıcılar arasında rücu hakkı açısından CMR m.37 aksine ve tazminat sorumlusu taşıyıcının ödeme güçlüğü içinde olması hali açısından CMR m.38 aksine şartlar ihtiva eden sözleşmelerdir[621]. Bu sözleşmelerde yer alan söz konusu şartlar, CMR'nin emredici niteliğine aykırı olduğundan bu şartlar geçersiz olacak ve fakat diğer şartlar geçerliliğini koruyacaktır.

ATK m.449, sorumsuzluk kaydını hak sahibi gönderenin tüketici veya tacir olmasına göre ayrı ayrı düzenlemiştir. ATK'ya göre taşıyıcı ile gönderen arasında yapılacak sözleşme ile taşıma hukukuna aykırı olarak sorumluluğun azaltılmasına ilişkin hükümler şart olabilmektedir. Sözleşme içindeki şartlar ve dolayısı ile sorumluluğun gönderenin tacir ve tüketici olmasına ilişkin nasıl azaltılacağına ilişkin husus belirtilmiştir. Gönderenin tüketici olduğu durumlarda, posta taşımalarında mektup ve benzeri eşyaların taşınması halinde taşıma sözleşmesi tarafları arasında ATK taşıma hükümlerinden farklı olarak sorumluluğu ve tazminatı sınırlandıran hükümler getirilmemektedir[622]. Gönderenin tacir olduğu durumlarda ise, ATK, taşınan eşyanın ve yolun niteliği, zamanaşımı, taşınma eşyası taşınması halinde bir kısım sorumluluğu sınırlayan veya tazminat miktarını belirleyen anlaşmalar yapılmasını kabul etmiştir[623].

CMR m.24 ve m.26 uyarınca, koşulların yerine getirilmesi şartı ile, taşıyıcının sorumluluk sınırlarının genişletilebileceği sonucunu çıkarmaktayız.

5. Taşıyıcının Sorumluluğunun Üst Sınırı ve Üst Sınırın Artırılması (Kilogram Başına 8,33 Özel Çekme Hakkı)

Taşıyıcının sorumlu olacağı tazminatın sınırlanması hem CMR 23/3 hem de 6102 sy. TTK m.882'de yer almaktadır. CMR m .25/2-a ve b bentleri hasar halinde taşıyıcının sorumluluğunun sınırlarını çizmektedir. Dolayısı ile CMR m.23/3'te belirtilen sınırlama hasar için geçerli değildir. TTK m.882/2 ise hasar ve zıya sorumluluğundaki sınırlamaları beraber düzenlemektedir. CMR 'nin esasları

[620] Mertol Can; CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları Birinci Cilt, İmaj Yayıncılık, Ankara 2017, s.103.
[621] Can; s.104.
[622] Adıgüzel; s.205
[623] Adıgüzel; s. 205-206.

çerçevesinde hesaplanan tazminatın her zaman eksik brüt ağırlığın her bir kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkını[624] aşamamaktadır[625].

Tazminatın SDR olarak hesaplanması kuralı Cenevre'de imzalanan 5 Temmuz 1978 tarihli Protokol ile gelmiştir[626]. CMR 23/3'te yer alan ölçütün kalkmasının nedeni altına bağlı olan Bretton Woods anlaşmasının sona ermesidir[627].SDR'nin değeri başlangıçta 0.888671 gram saf altının karşılığı olarak belirlenmiştir. Bu miktar Bretton Woods anlaşması ile birlikte o tarihte 1 Amerikan Dolarına karşılık gelmekteydi. Bretton Woods sistemi 1973 yılında çökünce, SDR bir döviz sepeti olarak yeniden tanımlanmıştır ve bu sepet günümüzde Euro, Japon Yeni, İngiliz Sterlini ve Amerikan Dolarından oluşmaktadır[628].

SDR'nin Amerikan Doları cinsinden değeri IMF'nin web sitesinde günlük olarak yayınlanmaktadır. Bu değer, IMF tarafından tanımlanan uluslar arası bir değer olup, söz konusu dört para biriminin ilgili miktarlarının Amerikan Doları cinsinden değerlerinin toplamına eşittir. Bu hesaplama yapılırken Londra piyasasında o gün öğlen saatinde geçerli olan döviz kurları kullanılmaktadır. Ayrıca TCMB tarafından her gün yayınlanan bu değer, bu para birimlerinin günlük kur değişimleri göz önüne alınarak hesap edilmektedir.

TTK m.882/4'e göre Özel Çekme Hakkı, eşyanın taşıma amacıyla taşıyıcıya teslim edildiği tarihteki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasınca belirlenen değerine göre Türk Lirasına çevrilir.

Taşıyıcının sorumluluk sınırları taşıma senedinde yer alan eşyanın toplam ağırlığına göre belirlenecektir[629]. TTK m.882/1 ve CMR m.23/3'te yer alan brüt ağırlık kavramı eşyanın toplam ağırlığıdır. Bu sebeple eşyanın net ağırlığı, paket ağırlığı, varsa palet, destek ağırlığı vs. de kapsamaktadır[630]. Taşıyıcının sorumluluğunun sınırlı olduğu yönünde bir tespit ortaya çıkarsa, buna göre tazminat eksik brüt

[624] SDR- Special Drawing Rights
[625] Adıgüzel; s.226.
[626] https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11 a&chapter=11&lang=en#EndDec, (e.t.,05.11.2018.)
[627] Adıgüzel; s.226, dn.84.
[628] https://www.imf.org/external/np/exr/facts/tur/sdrt.pdf,e.t.(, 05.11.2018)
[629] Kaya; II, s.263.
[630] Bir buzdolabının köpükler ile desteklenerek sert mukavva ile paketlenmesi ile oluşan ağırlığı brüt ağırlığı olacaktır.

ağırlığın kilogram başına 8,33 özel hesap birimini aşmayacaktır(CMR m.23/3 ve 7.)[631].CMR m.23/7 uyarınca, taraflar sözleşme yaparak tazminat hesabı hususunda bir anlaşma yapmadıkları takdirde, bu noktada SDR olarak mahkemenin karar tarihindeki SDR değeri esas alınacaktır.

CMR, taşıyıcıya yüklenecek sorumluluklar bakımından en yüksek değerleri hükme bağladığından, SDR ile getirilen her bir kilogram için uygulanan sınırlama ile taşıyıcının sorumluluğunun hafifletilmesi amaçlanmıştır[632].

Tek bir taşıyıcı tarafından, tek bir taşıma senedi ile farklı gönderenlere ait, farklı değerdeki malların aynı ambalaj ve ağırlıkta bir yere taşınması esnasında oluşan zararlarda taşıyıcının kilogram başına belirli bir miktar ile sınırlı tutulması taşıyıcı açısından kimi zaman ona avantaj sağlamaktadır[633].Sınırlama ağırlığına göre değer ifade eden eşyalar açısından adil olan durum ağrılıkça az olan fakat değeri fazla olan parça eşyalar açısından adil olmayan sonuçlar da ortaya çıkarabilmektedir[634].

TTK m.882/2[635] ve CMR m.25/2[636]'de hasar halinde uygulanacak sorumluluk sınırları çizilmiştir. Buna göre eşyaların hasara uğraması neticesinde ödenecek

---

[631] Kaya; II, s. 263.

[632] Hill/Messent; s.132. TTK m.882 gerekçesinde ise Taşıyıcının sorumluluğu sınırlandırılmıştır ve buna temel veren düşünce taşıyıcının taşıma ile bir iş yaptığı, bu işin olumlu bir amaç taşıdığı, buna rağmen bir zarar doğmuşsa, taşıyıcının sınırsız bir şekilde sorumlu tutulmamasıdır.

[633] Adıgüzel; s. 227.

[634] Karan; s.585.

[635] TK m.882:

'(1) Gönderinin tamamının zıyaı veya hasarı hâlinde, 880 ve 881'inci maddeler uyarınca ödenecek tazminat, gönderinin net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkını karşılayan tutar ile sınırlıdır.

(2) Gönderinin münferit parçalarının zıyaı veya hasarı hâlinde taşıyıcının sorumluluğu;

a) Gönderinin tamamı değerini kaybetmişse tamamının,

b) Gönderinin bir kısmı değerini kaybetmişse, değerini kaybeden kısmının, net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkını karşılayan tutar ile sınırlıdır.

(3) Taşıyıcının, taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluğu, taşıma ücretinin üç katı ile sınırlıdır.

(4) Özel Çekme Hakkı, eşyanın taşıma amacıyla taşıyıcıya teslim edildiği tarihteki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasınca belirlenen değerine göre Türk Lirasına çevrilir.'

[636] CMR m.25 : 1. Hasar durumunda taşımacı, yükün madde 23 paragraf, 1, 2 ve 4 gereğince belirlenen değerine göre hesaplanmış kıymetten düşme karşılığı olan bedeli öder.

2 - Ancak tazminat şu miktarları aşamaz:

a) Eğer gönderilen malın tamamı hasara uğramış ise, tamamı kaybolduğundan ödenmesi gereken miktar,

b) Eğer gönderilen yükün bir kısmı hasara uğramış ise, eksilen kısmı için ödenmesi gereken miktar.

tazminat miktarı taşıyıcının azami olarak sorumlu olduğu tam zıya veya kısmı zıyada belirtilen sorumluluk sınırlarını geçemeyecektir.

Taşıyıcının sorumluluğu sınırsız olmayıp, TTK m.899[637], taşıyıcının sorumluluğunun sınırını hükme bağlamaktadır. Taşıyıcının, oluşan zıya ya da hasar nedeniyle, TTK m.882/I-II'de yer alan düzenlemelerden farklı olarak, taşıma sözleşmesinin ifası için gerekli olan yükleme hacminin metreküpü başına 1.500 Özel Çekme Hakkı ile sınırlı sorumluluğu bulunmaktadır.

5.1. Yük Zararında Sorumluluk Sınırı

TTK m.882 açısından;

Taşımaya konu olan eşyanın tamamı zıya veya hasara uğramışsa, taşıyıcı oluşan zarar ve zararın tespit edilmesi için zorunlu giderler sebebi ile yükün brüt(net olmayan) ağırlığının her bir kilogramı için 8.33 özel çekme hakkının karşılığı olan tutar ile sorumluluğu sınırlıdır.

Taşınma konusu eşyanın belirli bazı kısımları hasara ve zıyaa uğramış ve eşyanın tamamının değeri kaybolmuş ise, taşıyıcının, eşyanın tamamının brüt ağırlığı belirlenerek sorumluluğunun sınırı belirlenecektir. Taşıyıcı, eşyanın her bir kilogramı için 8,33 özel çekme hakkını karşılayan tutar ile sınırlı sorumlu olacaktır.

Taşınma konusu eşyanın belirli bazı kısımları hasara ve zıyaa uğramış ve eşyanın sadece belirli kısmında değer kaybı olmuşsa, bu noktada taşıyıcı eşyanın tamamının değil, yalnızca değer kaybı olan, zarar gören kısmının brüt ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 özel çekme hakkını karşılayan bedel ile sınırlı sorumlu olacaktır.

CMR m.23/3 açısından;

'Tazminat, noksan olan brüt ağırlığın beher kilogramı için 25 frangı geçemez. Frank bir gramın 10/31`i ağırlığında safiyeti binde 900 olan altın franktır.'

[637] TTK m.899: *Sorumluluk sınırı '(1) 882 nci maddenin birinci ve ikinci fıkralarındaki düzenlemeden farklı olarak, zıya veya hasar sebebiyle taşıyıcının sorumluluğu, taşıma sözleşmesinin ifası için gerekli olan yükleme hacminin metreküpü başına 1.500 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır.'*

Taşıyıcı, CMR hükümlerine tabi olan bir taşımada yük zararlarından dolayı sorumlu olduğunda, eşyadaki zararın nasıl gerçekleştiği yönünde bir ayrıma gidilmeksizin, yükte kaybedilen miktarın brüt ağırlığının her bir kilogramını karşılayan 8,33 özel çekme hakkına isabet eden bedel ile sınırlı sorumlu olacaktır.

5.2. Gecikme Zararında Sorumluluk Sınırı

TTK m.882 açısından;

6102 sy. TTK açısından taşıyıcının gecikme kaynaklı oluşan zarardan sorumluluğu, taşıma ücretinin üç katı tutar ile sınırlı olmaktadır.

CMR m.23/4 açısından;

CMR hükümlerine tabi olan bir taşıma işinde taşıyan gecikmeden kaynaklanan zararlardan sorumluluğu, yalnızca taşıma ücreti ile sınırlı olmaktadır.

TTK'da öngörülmemiş olmakla birlikte, tüm tazminat taleplerinde olduğu gibi, taşıma işinden kaynaklanan tazminat taleplerinde de faiz talep edilebilir.

CMR m.27/1[638]'e göre, CMR hükümlerine tabi bir taşımdan ileri sürülen talepler için yıllık %5 faiz istenebilmekte olup, faiz, tazminata ilişkin yazılı talebin gönderildiği tarih veya böyle bir talep yok ise dava tarihinden itibaren işlemeye başlayacaktır. Bu açıdan bakıldığında da TTK'ya tabi bir tazminat alacağında da söz konusu tazminat başlangıç zamanları esas alınabilmektedir. Zarar görenin en etkili şekilde korunması açısından faizin zararın gerçekleştiği tarihten itibaren işletilmesi dikkat edilmesi gereken bir husustur[639].

Türk hukuku açısından faiz taleplerinde, sözleşmede faize ilişkin bir hüküm yok ise, bu noktada 3095 sayılı Kanuni Faiz ve Temerrüt Faizine İlişkin Kanun kapsamında faiz oranı belirlenecektir; TTK 'da düzenlenmiş bir sözleşme var olduğunda, bu

[638] CMR m. 27/1: *'Hak sahibi ödenecek tazminat için faiz isteyebilir. Yılda %5 üzerinden hesap edilecek bu faiz, ödeme isteğinin yazılı olarak, taşımacıya gönderildiği tarihten başlar. Böyle bir istekte bulunulmamış ise, tahakkuk dava açıldığı tarihten itibaren yapılır.'*
[639] Can; s.101.

noktada iş doğrudan ticari iş sayılacağından ticari temerrüt faizi talep edilebilmektedir[640].

5.3. Sözleşme Dışı Taleplerde Sorumluluk Sınırı

Türk ve İsviçre hukukunda, sözleşme dolayısı ile sözleşmeye dayalı talepler sebebi ile ve eğer ki koşulları varsa haksız fiil hükümleri dayanarak gösterilerek de taleplerde bulunulabilir[641]. Talep sahibi, davasını dilerse akdi sorumluluğa, dilerse haksız fiil hükümlerine dayanarak açabilmektedir[642]. Sözleşme dışı talep, taşıyıcıdan yük ya da gecikme sebebi ile uğranılan zararı tazmini talebinde bulunan kişilerin, taşıma sözleşmesi ile ilişkilendirilmeyen kişiler olması halinde geçekleşmektedir. Burada taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandıran ya da onu sorumluluktan kurtaran sebeplere dayanıp dayanmayacağı önemli noktadır.

Taşıyıcı, TTK m.885 uyarınca sözleşme dışı talepte bulunan üçüncü kişilerin eşyanın zıya veya hasarından kaynaklanan taleplerinden sorumlu olacaktır. Ana kural bu olmakla beraber bu kuralın istisnaları da mevcuttur. Bunlardan ilki, üçüncü kişinin taşımaya muvafakati yoksa ve taşıyıcı, gönderenin de eşyayı gönderme hususunda yetkili olmadığını biliyor veya bilmesi gerekiyorsa, taşıyıcı sorumluluktan kurtulma sebeplerine ve sorumluluk sınırlarına ilişkin hükümlere dayanamaz. Diğer istisna ise, taşımaya konu olan eşya, taşıma için teslim alınmadan evvel, üçüncü kişinin veya ondan zilyetliği elde etmiş olan kişinin rızası hilafına elinden çıkmışsa, taşıyıcı sorumluluktan kurtulma sebeplerine ve sorumluluk sınırlarına ilişkin hükümlere dayanamaz.

CMR açısından baktığımızda, CMR m.28/1[643] uyarınca tazminat talebinde bulunan kişinin kim olduğu ayırt edilmeksizin, yük ve gecikme zararları için sözleşme dışı taleplere başvurulduğunda taşıyıcının sorumluktan kurtulma ve sorumluluğu sınırlama konusundaki haklarına dayanabileceği belirtilmiştir.

---

[640] Can; s.101.

[641] Tandoğan; Mesuliyet, s.537., Arkan; Sorumluluk, s.170 vd., Çağa/Kender; Deniz II, s.208 vd.

[642] Yavaş; Konteyner, s.101.

[643] CMR m.28/1: *'. İlgili yasaya göre, bu Sözleşmeye göre yapılan taşımadan oluşan zarar, hasar veya gecikme, mukavele dışı bir isteme yol açtığı hallerde taşımacı, sorumluluğunu kaldıran veya ödeyeceği tazminatı tespit eden yahut da sınırlayan bu Sözleşme hükümlerinden yararlanabilir. '*

CMR m. 28/2[644]'ye göre, kombine taşımalarda, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran sebepler ile sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkı, kendisine talep yöneltilen diğer taşıyıcılara da tanınmış bulunmaktadır.

CMR m.28 ve TTK m.885, sözleşme dışı taleplerin varlığında, taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandıran veya sorumluktan kurtulmasını sağlayan sebepler bakımından TTK ve CMR' de yer alan hükümlere bakmak gerekecektir[645].

6098 sy. TBK açısından bir talep olduğunda TBK m.112 açısından borçlunun kusurlu olduğu karinesi mevcut olup, TBK m.50 uyarınca tazminat talep eden hak sahibi, taşıyıcının kusurunu ispatlamakla yükümlü olacaktır. TBK m.72 uyarınca, bu taleplerde zamanaşımı iki yıldır. Oysa TTK m.885'e göre taşıma sözleşmesinden kaynaklanan tazminat taleplerinde zamanaşımı süresi bir yıldır.

CMR m.41 ve TTK m.854'e göre taşıyıcının sorumluluğunu sınırlayan hükümler varsa, bu hükümlerin uygulanabilmesi için öncelikle TTK ve CMR hükümlerine, emredici kurallara aykırı olup olmadığının tespiti ve kime karşı uygulanacağını açıklığa kavuşturulması gerekmektedir. Eğer hak sahibi talepte bulunurken akdin tarafı olan alacaklı konumunda ise taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandıran veya sorumluktan kurtulmasını sağlayan sebeplerin uygulanması tarafların iradeleri ile belirlenecektir[646]. Eğer hak sahibi, akdin tarafı değilse, bu kişinin açık veya örtülü rızası bulunmadıkça taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandıran veya sorumluktan kurtulmasını sağlayan şartlar ve kayıtlar uygulanamaz[647].

5.4. Ek Ücret ile Taşıma Senedinde Eşyanın Değerinin Yüksek Yazılması ve Bu Durumun Taşıyıcı Tarafından Onaylanması

6102 sy. TTK m.882 uyarınca, taşıyıcı ile gönderen, yapacakları sözleşme ile sorumluluk sınırlarını her zaman genişletebilmektedir. TTK m.882/2 hükmü çok açık

[644] CMR m.28/2: *' Madde 23`de belirtilen koşullara göre taşımacının sorumlu olduğu kişilerden birinin zarar, hasar veya gecikmeden dolayı, mukavele dışı sorumluluğu söz konusu olduğu hallerde, bu kişi taşımacının sorumluluğunu kaldıran veya ödeyeceği tazminatı tespit eden yahut sınırlayan Sözleşme hükümlerinden yararlanabilir'*

[645] Yavaş; Konteyner, s.102.

[646] Çağa/Kender; Deniz Ticareti, s. 210,211.

[647] Çağa/Kender; Deniz Ticareti, s. 211.

olup, taşıyıcı ile gönderenin sorumluluk sınırlarını genişleten sözleşmeler yapabileceğini net bir şekilde ifade etmektedir.

TTK m.857/1-I[648] bendi uyarınca teslimde ödemeli taşımalarda teslimde ödeme kaydı ve ödenecek tutar taşıma senedine şerh edildiğinde eşyanın değeri bu kayda göre belirlenecektir. Bu noktada, taşıyıcı sorumluluk sınırlarından yararlanabilmektedir. Ancak bu halde bile taşıyıcının önceden ve sonradan sorumluluğunun genişletilmesine dair sözleşme yapması mümkündür[649].

CMR m.23/6 ve m.26 ifadesi ile taraflar aralarında yapacakları bir sözleşme ile sorumluluk sınırlarını artırabilmektedirler. Zıya ve hasar halinde belirtilen sınırların üzerinde bir sorumluluk belirleyebilmek adına ek bir ücret ödenmeli ve CMR m.23/3'e göre sınırı aşan değerin sevk evrakına geçirilmesi gerekmektedir[650]. Sevk evrakına(taşıma senedi) bir değer yazmaksızın değer gösteren bir belgeye(örneğin fatura) atıf yapılmasının da geçerli bir değer sayılacağına dair görüşlerin aksine ARSLAN KAYA' ya göre bu tür bir kabul hem maddenin lafzına aykırı hem de uygulama açısından kargaşa yaratmaktadır[651]. Belirtmek gerekir ki ek ücret CMR m.23/3'te öngörülen tazminat miktarının sınırlarını yükseltilmesi için olup, tarafların sözleşmeye kar kayıplarının tazmin edileceğine dair bir şart eklenmesi halinde bu talep geçerli olmayacaktır.

CMR m.24;

'Gönderen anlaşmaya varılacak belirli bir ücret karşılığında, sevk mektubunda madde 23. paragraf 3 te belirtilen sınırı geçen bir değer beyan edebilir. Bu takdirde, beyan edilen değer bu sınırın yerine geçer.'

ALİHAN AYDIN, CMR m.24'ün verdiği imkanla, CMR m.23/3'te belirlenen üst sınır taraflarca artırılabilir, eşyanın gerçek değerine kadar yükseltilebileceğini ifade etmektedir[652]. Yazar aynı zamanda taraflarca kararlaştırılan değerin eşyanın gerçek

[648] TTK m.857–' *(1) Taşıma senedi aşağıdaki kayıtları içerir: … l) Teslimde ödemeli taşımalarda teslimde ödeme kaydı ve ödenecek tutar.'*
[649] Adıgüzel; s.230.
[650] Herbert Glöckner; Limits to Liability and Liability Insurance of Carriers, International Carriage of Goods By Road(CMR), London 1987 (Limits), s.104.
[651] Kaya ; II, s. 265, dn.133.
[652] Aydın; s.133.

değerinden yüksek olarak da gösterilebileceğini ifade etmiş olup, CMR m. 24 uyarınca gösterilmiş olan üst sınıra rağmen taşıyıcı CMR m.23/1 ve 2 ye göre eşyanın gerçek değerini tazmin etmekle mükellef olduğundan ve bu değerin belirlenmesi 23/3 te belirtilen prensipler ile gerçekleştirileceğinden, taşıyıcının aleyhine bir durum oluşmayacağı kanaatindedir[653]. Tarafların aralarında yaptıkları sözleşme ile tazminata esas olarak belirleyecekleri değerin CMR m.23/3 çerçevesinde belirlenecek değerin altında olması halinde sözleşmenin bu hükmü-diğerlerinin geçerliliğini etkilemeyecek şekilde- CMR. m..41 dahilinde geçerli olmayacaktır. Zira CMR m. 40 hükümleri saklı kalmak koşuluyla CMR hükümlerini doğrudan doğruya veya dolayısıyla ihlal eden her türlü koşul hükümsüzdür.

CMR m.24 ve m.26 gereğince, taşıma ücretine eklenecek ek bir ücret karşılığında CMR m.23/3 ile öngörülen sınırın üzerinde bir değer gösterilebileceğini ifade ettik[654]. Aksi yönde görüşler olmakla birlikte genellikle bu ücretin ödenmesinin sorumluluk limitinin genişletilmesi bakımından bir geçerlilik şartı olmadığı kabul edilmektedir[655].Taşıma senedine bir değerin[656] geçirilmiş olması ve fakat buna ilişkin bir ek ücretin ödenmemiş olması sorumluluk limitini artıran sözleşmeyi geçersiz kılmamaktadır. Ancak ek ücret ödenmemiş ise, taşıyıcı bunu kabul etmeksizin olası bir tazminat hesabında sözleşmede yer alan değer değil, piyasa değerinin esas alınmasını talep edebilmektedir[657].

CMR m.24 ile taşıma sözleşmesi taraflarının anlaşması ile CMR m.23'te öngörülen piyasa değerinin daha üstünde bir değerde tazminata karar verilebilmektedir[658].CMR m.24, hasara ilişkin taşıyıcının sorumluluğunu da içermekte olup, CMR m.25'e göre hasar görmüş eşya için de üst bir limit belirlemek mümkündür.

Tarafların, CMR m.23'te öngörülen piyasa değerinin daha üstünde bir değerde tazminata karar verilebilmesine ilişkin yapacakları sözleşmenin yazılı şekil şartına tabi olduğunu önemle belirtmek isteriz. Bu hususta yapılan sözlü müzakereler ispat

[653] Aydın; s.134.
[654] Kaya; II, s.265.
[655] Kaya; II, s.256, dn.132., Heuer; s.124.
[656] Aydın; s.133 Yazar ve doktrin böyle bir değerin bulunması gerektiğini ve gönderenin tek taraflı olarak böyle bir değer belirlemesinin geçerliliğe etki etmeyeceğini ifade etmektedir.
[657] Akıncı; s.153.
[658] Adıgüzel; s.230.

açısından bir hüküm ifade etmeyecektir. CMR'ye göre davacı ancak gerçek zararını ispatladığı takdirde taşıma senedinde yazılı değeri tazminat olarak talep edebilmektedir[659].

5.5. Taşıma Senedine Teslimde Özel Menfaatin Yazılması

CMR m.26;

'1. Kaybolma, hasar veya kararlaştırılan zaman limitinin aşılması halinde gönderen, belirlenecek bu ücret ödenmesi karşılığında, teslim süresi için ödenecek özel faizin miktarını tayin eder ve bunu sevk mektubuna yazar.

2. Teslim süresi için özel bir faiz ödeneceği beyan edilmiş ise, 23, 24 ve 25. maddelerde öngörülen tazminattan ayrı olarak, kanıtlanan fazla zarar ve hasar için beyan edilen miktara kadar tazminat istenebilir.'

Aynı zamanda CMR m.26 gereğince teslimde özel bir menfaatin beyan edilmesi suretiyle de özel bir faiz, daha yüksek bir tazminat istenebilmesi mümkündür[660]. Belirtmek gerekir ki CMR m.24 ve 26 birbirinin alternatifi olmayıp, zıya ve/veya hasar sorumluluğu açısından bu iki hüküm birlikte uygulanabilmektedir[661].

CMR m.26'da da belirtildiği üzere taşıyıcının ödeyeceği tazminat miktarı ilgili bu madde hükmünce özel bir faiz istenerek yükseltilebilmektedir. CMR m. 26, zıya, hasar ve gecikme hallerinde uygulanabilecek bir madde olup hak sahibi gecikme halinde taşıma ücreti ile birlikte belirli bir ücret ödemesi karşılığında özel faiz miktarı talep edebilecektir[662].

CMR m.26'nın Türkçe tercümesinde ''Özel Faiz' olarak belirtilmiş ise de, teknik olarak salt faiz ifade etmediği aynı zamanda faiz ile birlikte diğer talepleri de kapsadığı yönünde kabul gerekir[663]. Özel faiz olarak ifade edilen faiz ve diğer istemlerin talep edilebilmesi için bu hususun taşıma senedine geçirilmesi ve taşıyıcının da kabul etmesi şarttır.

---

[659] Akıncı; s.153.
[660] Kaya; II, s.265, Adıgüzel; s.230.
[661] Kaya; II, s.266.
[662] Erdem;453.
[663] Erdem; s.453.

CMR m. 26/2'ye baktığımızda, hak sahibi CMR m.23,24 ve 25. Maddelere göre tespit edilen tazminattan başka ispat edebildiği zararları mevcutsa, bu zararlarını taşıma senedine geçirdiği özel menfaatini aşmamak kaydı ile isteyebilecektir. Taşıma senedine yalnızca bir özel çıkarın bulunduğuna ilişkin bir kaydın düşülmüş olması yeterli olmayıp, ayrıca miktar olarak da söz konusu özel menfaatin belirlenmiş olması gerekmektedir[664].

CMR m.26'ya göre dolaylı zararlar ile değer kaybı da tazminata konu olabilmektedir. Buna göre CMR m.23,24 ve 25 hükmü gereği zarar tespiti dışında, CMR m.26 gereğince de belirlenen menfaate uygun olarak belirlenen sınıra kadar tazminat talep edilebilmektedir[665].

CMR m. 26 hükmü, sadece sorumluluk limitinin yükseltilmesini değil, ayrıca değer kaybı ya da dolaylı zararların tazminin de kararlaştırılmasına imkan tanır[666]. Buna göre taraflar yapacakları bir sözleşme ile belirledikleri muayyen bir menfaati sözleşmeye yazarlar ve taşıma senedine geçirirler. CMR m.24'te yer aldığı gibi ilave ek ücret belirlenmesi ve sevk evrakına bu hususun yazılması bir geçerlilik şartı değildir; oysa belirli bir menfaatin sevk evrakına derci bir geçerlilik şartıdır[667].

Gerek CMR m.24, gerek CMR m.26 açısından ek bir ücret ödenmesi karşılığında beyan edilen değer veya özel menfaat değeri, genellikle eşyanın eksiksiz ve hasarsız teslim edildiğindeki değeridir[668] Bu sebeple, zıya halinde ödenmesi gereken ek yükümlülükler olan vergi, resim, ceza vs. de tazminata dahil edilebilecektir. Ayrıca belirtmek gerekir ki CMR m. 26/2 uyarınca Teslim süresi için özel bir faiz ödeneceği beyan edilmiş ise, CMR m.23, 24 ve 25. maddelerde öngörülen tazminattan ayrı olarak, kanıtlanan fazla zarar ve hasar için beyan edilen miktara kadar tazminat istenebilir. Bu noktada ispat yükümlülüğünün talep sahibine ait olduğunu belirtmek gerekir. Gerek gönderen, gerek gönderilen(hak sahibi her kim ise), sorumluluk sınırlarını artıran anlaşma ve zararın miktarını ispat etmekle mükelleftir.

[664] Aydın; s.138.
[665] Kaya; II, s.266, Adıgüzel; s.231.
[666] Kaya; II, s.266.
[667] Kaya; II, s.266.
[668] Kaya; II, s.266

Tüm bu değerlendirmeler neticesinde vardığımız sonuç, CMR m.23, 24 ve 25 hükümlerinde öngörülen tazminat sınırlamalarının yapılacak bir sözleşme ile kaldırılabilmesidir.

6. Taşıyıcının Sorumluluğunu Sınırlama Hakkının Kaybı (Taşıyıcının Kastı veya Kasta Eşdeğer Kusurunun Varlığı, Wilful Misconduct Kavramı)

6.1. Taşıyıcının Ağır Kusur, Kast veya Pervasızca Hareketi Sebebi ile Zararın Doğması

TTK m. 886[669];

Sorumluluğu Sınırlama Hakkının Kaybı

'Zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyıcı veya 879 uncu maddede belirtilen kişiler, bu Kısımda öngörülen sorumluluktan kurtulma hâllerinden ve sorumluluk sınırlamalarından yararlanamaz.'

TTK m.879 ise taşıyıcı, taşıyıcının kendi adamları ve taşıyıcının taşıma işini yerine getirirken yaralandığı kişilerden bahsetmektedir.

[669]GEREKÇE/Madde 886 – Maddenin kaynakları CMR m. 29 (1), (2) cümle 1 ile Alm TK 435 inci paragrafıdır. Madde kaleme alınırken, aynı kusur derecelerini düzenleyen Tasarının 855 inci maddesinin beşinci fıkrası, 887 nci maddesi, 930 uncu maddesinin ikinci fıkrası, 1187 nci ve 1267 nci maddelerinin terimleriyle birlik sağlanmasına özen gösterilmiştir. Zarar taşıyıcının veya 879 uncu maddede belirtilmiş bulunan yardımcılarının kastından veya pervasızlığı ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle hareket etmiş olmasından doğması halinde, taşıyıcı sorumluluktan kurtuluş halleriyle sınırlamalardan yararlanamaz.Hükümde geçen "pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle hareket" etmek ibaresinin anlamı üzerinde durmak gerekir. "Pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle hareket" birlikte, yani tek bir kavram olarak değerlendirilmeli ve kasta eşit bir kusur olarak yorumlanmalıdır. "Kasta eşit kusur" ölçüsü kaynak CMR m. 29 (1) hükmünde açıkça ifade edilmiştir. Bu ibarenin CMR'nin İngilizce metninde "kasıt" karşılığı olarak "wilful misconduct" denildikten sonra "or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct" denilmiştir. Bu metne göre, kasıt veya davaya bakan mahkemenin veya hakemin hukukuna göre kasta eşit olarak mütalâa edilebilecek kusur söz konusudur.Türk/İsviçre hukuklarında ağır kusur vardır, ancak bu kavramın hem sınırı hem de tanım unsuru belirsizdir. Ağır kusur daha çok kusura yakın bir şekilde anlamlandırılmaktadır. Maddede "pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle" sözcükleri kullanılarak, CMR'ye uygun olarak kasta denk düşebilecek bir kusura vurgu yapılmıştır. Bu bakımdan seçilen pervasız sözcüğü Almanca metindeki "leichtfertig"den gelmektedir.

Kusur ikiye ayrılmaktadır: 1- Kast, 2- İhmal. Kast, failin hukuka aykırı sonucu bilerek ve isteyerek hareket etmesi hali; ihmal ise hareketinin hukuka aykırı sonucunu gören veya görmesi gereken failin, hukuka aykırı sonucu istememesine karşın, bu sonucun önlenmesi için gereken tedbirleri almaması ve gereken özeni göstermemesidir[670].

Görüldüğü üzere TTK m.886'da yer alan kasta eşdeğer kusur, pervasızca davranış ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinci ile işlenmiş fiile veya ihmale denk düşmektedir. Kullanılan 've'ifadesi ise kasta eşdeğer kusur olgusu için 1-Pervasızca hareket, 2-Böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilincini birlikte aramaktadır. Burada bahsedilen taşıyıcının yükü korumak için göstermesi gereken en basit dikkat ve özeni göstermemesidir[671]. Burada esas alınan en temel hususun taşıyıcının özen borcu olduğunu açıkça görmekteyiz. Dolayısı ile bu değerlendirme bize pervasızca hareketin ağır ihmal olduğunu göstermektedir. Zira ağır ihmal, aynı durum ve koşullar altında her makul insanın göstereceği en basit dikkat ve özenin dahi gösterilememiş olmasıdır[672].

Kasta eşdeğer kusurun bir diğer unsurunun böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinci ile işlenmiş bir fiil veya ihmal olması gerektiğinden bahsettik. Burada zarar ihtimalinin öngörülmesi odak noktasıdır. Taşıyıcı muhtemel zararın bilincindedir, ancak pervasızca hareket etmektedir. Taşıyıcı kasıtlı hareket etmemekte, bilinçli olarak hukuka aykırı neticeyi öngörerek pervasızca hareket etmekte ancak bu neticeyi istememektedir.

İhmal ise, hareketin neticesinin önceden görülüp görülmemesine göre iki yarı şekilde karşımıza çıkmakta olup, fail hareketinin sonucunu ihtimal dahilinde görmekle birlikte, bu sonucun meydana gelmeyeceği ümidiyle sonucu önlemek için gereken irade ile eylemde bulunmaz ise bilinçli ihmal kusur türü gerçekleşir[673]. Aynı durum ve koşullar altında her makul insanın göstereceği en basit dikkat ve özenin

[670] Tandoğan; Mesuliyet, s.46-49.
[671] Yavaş; Konteyner, s.233.
[672] Tandoğan; Mesuliyet s.54 vd.
[673] Tandoğan; Mesuliyet, s.49 vd. Bu durum hem hafif ihmal, hem de ağır ihmal de söz konusu olabilecektir.

gösterilmemiş olması hali ağır ihmal, bu şekilde nitelendirilemeyen diğer kusurlu davranışlar olması halinde ise hafif ihmalden söz edilecektir[674].

Sonuç olarak kasta eşdeğer kusur, taşıyıcının kendisinden beklenen asgari özen ve dikkati gösterdiğinde yapmayacağı bir fiilin sonucu hukuku aykırı durumun meydana gelebileceğini öngördüğü ancak bu neticeyi istemediği bir kusur türüdür[675]. Kasta eşdeğer kusur ve bilinçli ihmalde dikkat ve özen eksikliği neticesinde hukuka aykırı sonuç öngörülmekte ve fakat istenmemektedir. O zaman görüyoruz ki Türk Hukukunda kasta eşdeğer kusur, bilinçli ihmaldir[676].

TTK m.886, CMR m.29/1[677].'in karşılığı olarak yer almaktadır. CMR 'de yer alan kast, İngilizce metinde *'wilful misconduct'* olarak yer almaktadır. *'Equivalent to Wilful misconduct'* ile 'kasta eşdeğer kusur'dan bahsedilmiş olup[678], bunun tespitinin davaya bakan mahkemenin hukukuna[679]göre yapılacağı ifade edilmiştir. CMR'nin Fransızca metninde yer alan *' dol ou de faute lourde'* ifadesi İngilizce ifadesi bakımından *'dol'* kavramı *'wilful misconduct'ı* karşılar ve *'fautelourde'* ise *'gross default'ı* karşılamakta olup, her ne kadar Fransızca ve İngilizce metinlerde

[674] Tandoğan; Mesuliyet, s. 54-56.
[675] Yavaş; Konteyner, s. 234.
[676] Yavaş; Konterner, s.234.
[677]'… Davacı vekilinin temyizine gelince, CMR'nin 25. Maddesinin yollamasıyla 23. Maddesine göre taşımacının sınırlı sorumluluğu kabul edilmiş olup, bunun istisnası 29. Maddede gösterilmiştir. CMR 'nin 29. Maddesine göre, hasar taşımacının kendi kötü hareketinden veya davaya bakan mahkemenin kararı ile isteyerek kötü harekete eşdeğer sayılan ksurudan ileri gelmişse, taşımacı, sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan yahut da kanıt yükünü karşı taraf yükleyen bu maddenin hükümlerinden yararlanmaz. Davalı taşıyan… Uluslararası Taş. Loj. Hiz. Tic. Ltd. Şti şöförü, 17.11.2018 tarihinde Hollanda/ Rosmalen polis bürosunda verdiği ifadesinde *' ..Cuma akşamı14 Kasım 2008 tarihinde 20:00 sularında önde belirtilen plakalı kamyonu RosmalenWesteind'a park ettim. Cumartesi günü 15 Kasım 2008 tarihinde kamyonu boşaltmam gerekiyordu. Ama olaylardan dolayı bu mümkün olmadı. Ve ben de zamanı geçirmek için kuzenime gittim. Kuzenim, Hilversum'da oturuyor. Ben, önde belirtilen yerde kamyonumu bıraktım. Pazar günü 16 Kasım 2008 tarihinde 23:00 sularında kamyonumun yanına geri geldim. Kamyonumda göze çarpan bir şey görmedim ve ben şöför mevkiinde oturdum ve uyudum. Bugün sabah pazartesi günü 17 Kasım 2008 tarihinde 05:15 sularında gelip geçenler tarafından uyandırıldım. Çünkü kamyonumun arka kapısı açıkmış, kamyonumun arka kapısı kapalıydı ama kitli değildi. Bakmaya gittim ve kutuların açık olduğunu ve malların buradan alınmış olduğunu gördüm.Bu yükler Apple markalı laptoplardı. Bunlar aşağı yukarı 200 adetti. Bunlar mallar listesinde belirtilmiştir…'*beyanında bulunmuş olup, gerek bilirkişi raporunda gerek mahkeme kararında iki gün korunaksız bir yerde kasa kilidi açık bırakılarak aracın park edilmesi halinin ağır kusur olup olmadığı tartışılmadan sınırlı sorumluluk üzerinden karar verilmesi doğru görülmemiştir. Kararın temyiz eden davacı yararına bozulmasına karar vermek gerekmiştir. T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, 03.07.2013 E. 2012/14618, K. 2013/14163, Lale; s. 1015-1017.
[678]Akıncı; s.154, Arkan; Yardımcıların Sorumluluğu, s.331 vd.
[679] Lex fori

farklılık olduğu düşünülse de, Fransız mahkemeleri iki kavram arasında ayrım yapmadan tek olarak ele alıp karar vermektedir[680]. İngiltere'de uygulamada kasta eşdeğer bir kusurun bulunmadığı sonucuna varılırken, Almanya, Avusturya, Fransa, İsviçre'de daha geniş yorumlanarak *'ağır kusur'*, *'kasta eşdeğer kusur'* olarak yorumlanmaktadır[681]. Uygulamada ağır kusur-hafif kusur ayrımının olmadığı ülkeler bakımından ağır kusur, kasta eşdeğer kusur olarak tanımlanır.

TTK 'da yer alan *'Pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle hareket'* ifadesinin birlikte yorumlanması gerektiğinden bahsetmiştik. Söz konusu ifade Türk Hukuku uygulamasında *'kasta eşdeğer kusur'* olarak yerini bulmaktadır. Türk Hukuk sitemi uygulamasında *'ağır kusur'* yer almakta ise de tanımı açık olarak yapılmış değildir. Bu sebeple *'ağır kusur'un*, *'kusur'* olarak uygulanmasında bir sakınca görmemekteyiz. TTK 'da yer alan 'pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinci' ifadesi, lexfori ile belirlenmek üzere, kasta denk düşebilecek bir kusuru ifade etmekte olduğunu düşünmekteyiz[682].

---

[680] Hill/Messent; s.154.

[681] Aydın; s.142.

[682] T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, E. 2014/16610, K. 2015/2401, T. 23.2.2015'*…Mahkemece bozmaya uyularak yapılan yargılama neticesinde, iddia, savunma, benimsenen bozma sonrası alınan ek bilirkişi raporu ve tüm dosya kapsamına göre; davacı şirket nezdinde nakliyat sigorta poliçesi ile sigortalı ...'ye ait emtiaların davalı tarafından taşındığı, teslim sırasında eksiklik sebebiyle tutanak düzenlendiği, yaptırılan hasar tespitinde zararın 13.248,66 TL olduğunun belirlendiği, bu hasar miktarının dava dışı sigortalıya 25.12.2008 tarihinde ödendiği, davalı-taşıyıcının CMR hükümleri uyarınca malları sağlam ve eksiksiz olarak teslim etmesi gerekirken bu sorumluluğunu yerine getiremediği, CMR'nin 29. maddesindeki taşıyıcının kendi fena hareketi veya kasdi fena hareketi kavramlarının, TTK'nın 786. maddesinde sözü edilen ağır kusur ve hile kavramları ile eşdeğerde olduğu, taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran makul ve kabul edilebilir bir açıklamada bulunmadığı bu haliyle davalının ağır kusur veya hilesinin bulunduğu, taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan yahut da ispat yükünü karşı tarafa yükleyen hükümlerden yararlanmayacağı gerekçesiyle, davanın kabulüne karar verilmiştir……Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı, davalı vekilinin bütün temyiz itirazlarının reddiyle usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA, ….'* Aynı yönde bkz. T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, E. 2010/1374, K. 2011/11194, T. 29.9.2011'*…Oysa, taşıma, CMR Konvansiyonu hükümlerine tabi olup, anılan Konvansiyonun 23/1 inci maddesinde tam zıya halinde taşımacının sorumlu olduğu tazminat miktarının eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değerine göre tespit edileceği hükme bağlanmıştır. Diğer yandan, mahkemece, malın alıcısına hasarlı teslim edilmiş olduğunun kabul edilmiş olmasında bir usulsüzlük bulunmamakta ise de, zıya halinde ödenecek tazminatın belirlenmesinde aynı Konvansiyonumun 23/2 nci maddesi hükmünün dikkate alınması gerekmekte olup, anılan hükme göre, eşyanın değerinin tespiti, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı yer ve zamandaki borsa fiyatına göre, böyle bir fiyatın bulunmadığı durumlarda piyasa fiyatına göre ve her iki fiyatın da mevcut olmadığı hallerde ise eşyanın herkes için geçerli olan objektif değerine göre yapılır. Hükümden açıkça anlaşılacağı üzere, eşyanın değerinin tespitinde mücerret (soyut) hesaplama yöntemi belirlenmiş olup, eşyanın gönderen/gönderilen için ifade ettiği değerin tazminatın belirlenmesinde herhangi bir önemi yoktur. Eşyanın gönderenle gönderilen arasında belirlenmiş, örneğin faturaya*

'Wilful misconduct', kast ile ağır kusur arasında yer bulmaktadır. Burada *'wilful'* ile ifade edilen aslında kişinin sonucu istememekle birlikte, eyleminin sonucu meydana getireceğinin bilincinde olmasıdır. Kastın karşılığı olan 'intentionally' ise kişinin eylemini bilerek, isteyerek ve sonuçlarını öngörerek gerçekleştirmesidir. Dolayısı ile kanımızca *'wilful misconduct'ın* CMR kapsamındaki ifadesi kasıt ve kasta eşdeğer kusur olmalıdır. Nitekim CMR'yi uygulayan ülkelerde wilful misconduct ifadesi ağır kusur, ağır ihmal, kasıtlı hareket mahiyetlerinde de ele alınmıştır. Kanımızca wilful ifadesini, ihmalin karşılığı olan *'negligence'* ifadesi ile de bir tutmamak gerekir; zira, ihmalde dikkatsizce, düşüncesizce, önemsemeden veya istemeden meydana gelme durumu söz konusu iken, wilful da sonucu istememekle birlikte, eylemin sonucunun bilincinde olmak vardır.

TTK'da var olan sorumluluk konusu, kusurun ağırlığına göre ve böylece koşullar oluştuğunda sorumsuzluk durumundan ve sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkının kaybedilmesi temelinde şekillenmiştir. TTK m. 886, ATK m.435 ile paralel olarak yüke ilişkin zarar, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiil veya ihmal sonucunda oluşmuş ise, taşıyıcı, sorumluluğunu kaldıran veya sorumluluğunu sınırlandıran

---

geçirilmiş değeri, eşyanın piyasa değerinin belirlenmesinde önemli bir emare teşkil eder. Ancak, gönderen ve gönderilenin belirlemiş oldukları söz konusu değer, eşyanın değeri hakkında kesin bir kanıt niteliği taşımadığından ve CMR'nin 23/2 nci maddesinde tazminatın hesabında eşyanın fatura değeri değil, piyasa değeri ölçüt kabul edildiğinden, faturada yer alan değerin gerçek değeri yansıttığı ölçüde tazminat hesabının belirlenmesinde göz önüne alınabileceği açıktır. Bu durumda mahkemece, aynı Konvansiyonumun 23/2 nci maddesi hükmü göz önüne alınarak mal değerinin belirlenmesi yönünden bilirkişiden denetime elverişli bir görüş alınmalıdır. Öte yandan, sorumluluk miktarının tespiti için, CMR Konvansiyonumun buna dair sınırlı ve sınırsız sorumluluk hallerinin somut olay bakımından tartışılması da gerekmektedir, CMR Konvansiyonumun 29 uncu maddesinde taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun hangi hallerde uygulanmayacağı gösterilmiş olup, buna göre taşıyıcının kendi fena hareketinin veya kasdi fena harekete denk tutulan kusurundan meydana gelen hasar halinde, taşıyıcının sorumluluğunu sınırlayan veya ispat yükünü karşı tarafa yükleyen hükümlerin uygulama kabiliyeti kalmamaktadır. Bu kusur ve kastını, T.T.K.nun 786 nci maddesinde geçen ağır kusur ve hile kavramlarını en yakın olarak karşılamakta olduğunun kabulüyle taşıyıcının bu hallerde sınırlı sorumluluktan yararlanamayacağı sonucuna varılmalıdır. Taşıyıcının zarara hiçbir açıklama ve sebep getirememiş olması, kendisinin karine olarak sorumluluğunu sınırlama hakkını kaybetmiş sayılmasına yol açacağı ve davacının gerçek zararını karşılaması gerektiği de kabul edilmelidir. Konvansiyonun 29 uncu madde hükmü koşullarının varlığı halinde taşımacının sorumluluğu sınırlı olmayıp, gerçek zararın tamamından sorumluluğu söz konusudur. Bu madde hükmünün değerlendirilmesi sonucunda sigortalının sınırsız sorumluluğa tabi olmadığının anlaşılması halinde, aynı Konvansiyonun zıya ve hasar halinde taşıyıcının ödeyeceği tazminat miktarının üst sınırının kilogram başına 8,33 hesap birimini (özel çekme hakkı) aşamayacağına dair 23/3 üncü madde hükmünde yazılı üst sınırın tespiti gerekecektir…..', Kazancı İçtihat.

hükümlerden yararlanamaz. Taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran sebep teriminin içine, ispat yükünü taşıyıcı lehine tersine çeviren tüm hükümler de dahil olmalıdır[683].

CMR'nin 29. hükmüne baktığımızda[684] açıkça görüyoruz ki yüke ilişkin zarar, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiil veya ihmal sonucunda oluşmuş ise, taşıyıcı, sorumluluğunu kaldıran veya sorumluluğunu sınırlandıran hükümlerden yararlanamamaktadır.

İngiliz sorumluluk hukukunun bir kusur ifade kalıbı olan ve Türk/İsviçre Hukukundaki ağır kusura, diğer bir şekilde bilinçli (ihtimali) kasda veya bilinçli taksire tekabül eden pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle *(recklessly and with knowledge that such damage would probably result)* işlenmiş bir fiil veya ihmalin sonucunda oluşan zararlara ilişkin kusur kavramı Türk Hukukunda da yer almıştır[685]. CMR'nin İngilizce metninde ise kusur *'willful misconduct or such default'* olarak yer alarak kast ve kasda eşdeğer kusur olarak yer almıştır.

6102 sy. TTK m. 886, CMR m. 29'un karşılılığı olarak yer almaktadır. TTK m.886'da yer alan kasıt ifadesi, CMR' nin Fransızca metninde 'dol', İngilizce metninde ise *'willful misconduct'* olarak yer almaktadır. 'Dol' un ifadesi, birini zarara uğratma niyeti olup, *'Willful misconduct'* ifadesi ile de, zarar verenin hareketinin yanlış olup, bu hareket neticesinde zararın oluşma ihtimalinin bilincinde olma durumu ifade edilmektedir[686].

Willful misconduct ile bahsedilen kastla sınırlı olmayan kusur, zarara sebep olan kişinin, eylemini bilerek ve sonuçlarının bilincinde olarak gerçekleştirmesi anlamındadır. Amerika'da verilmiş olan bir mahkeme kararında Willful misconduct'ın üç unsurdan oluştuğu, bunlardan ilkinin davranışı gerçekleştirme niyeti, ikincisinin zarar verenin davranışının sonuçlarının farkında olması, üçüncü

[683] Can; s.104
[684] Bkz. Bölüm 1, dn. 409.
[685] Can; s.104.
[686] Yazıcıoğlu; s.171, Kaya; II, s.267, Yetiş Şamlı; Yetiş Şamlı, s.40 vd. Sözer; Deniz Ticareti, s.508 vd.

olarak sonuçlarını bilmesine rağmen davranışı gerçekleştirmeye pervasızca karar vermesidir[687].

CMR'nin İngilizce metninde, m.29,*'...if the damage was caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accotrdance with the law of court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to willful misconduct'* ifadesi yer almaktadır. Burada kasta eşdeğer kusurun davaya bakan mahkemenin hukuku(lexfori) ya da hakemin uygulayacağı hukuka göre belirleneceği ifade edilmiştir[688].

Burada ulusal hukuka bir atıf yapılmış, taraf devletler farklı uygulamalara gitmiş[689] ve uygulamada hukuk birliği terk edilmiştir[690].

TTK m.886[691];

'Zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyıcı veya 879 uncu maddede belirtilen kişiler, bu kısımda öngörülen sorumluluktan kurtulma hâllerinden ve sorumluluk sınırlamalarından yararlanamaz'.

[687] Yetiş Şamlı; Yetiş Şamlı, s. 90.
[688] Aydın; s.142, Yeşilova; Yardımcı Şahıslar, s.99, Adıgüzel; s.236.
[689] Aydın; s.142.
[690] Yetiş Şamlı; Yetiş Şamlı, s.33.
[691]GEREKÇE/Madde 886 – Maddenin kaynakları CMR m. 29 (1), (2) cümle 1 ile Alm TK 435 inci paragrafıdır. Madde kaleme alınırken, aynı kusur derecelerini düzenleyen Tasarının 855 inci maddesinin beşinci fıkrası, 887 nci maddesi, 930 uncu maddesinin ikinci fıkrası, 1187 nci ve 1267 nci maddelerinin terimleriyle birlik sağlanmasına özen gösterilmiştir.Zarar taşıyıcının veya 879 uncu maddede belirtilmiş bulunan yardımcılarının kastından veya pervasızlığı ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle hareket etmiş olmasından doğması halinde, taşıyıcı sorumluluktan kurtuluş halleriyle sınırlamalardan yararlanamaz.Hükümde geçen "pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle hareket" etmek ibaresinin anlamı üzerinde durmak gerekir. "Pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle hareket" birlikte, yani tek bir kavram olarak değerlendirilmeli ve kasta eşit bir kusur olarak yorumlanmalıdır. "Kasta eşit kusur" ölçüsü kaynak CMR m. 29 (1) hükmünde açıkça ifade edilmiştir. Bu ibarenin CMR'nin İngilizce metninde "kasıt" karşılığı olarak "wilful misconduct" denildikten sonra "or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct" denilmiştir. Bu metne göre, kasıt veya davaya bakan mahkemenin veya hakemin hukukuna göre kasta eşit olarak mütalâa edilebilecek kusur söz konusudur.Türk/İsviçre hukuklarında ağır kusur vardır, ancak bu kavramın hem sınırı hem de tanım unsuru belirsizdir. Ağır kusur daha çok kusura yakın bir şekilde anlamlandırılmaktadır. Maddede "pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle" sözcükleri kullanılarak, CMR'ye uygun olarak kasta denk düşebilecek bir kusura vurgu yapılmıştır. Bu bakımdan seçilen pervasız sözcüğü Almanca metindeki "leichtfertig"den gelmektedir.

Varşova Konvansiyonu'nun tadil edilen metni Lahey Protokolü(1955)'nde yer alan sorumluluk sınırlarına ait m.25[692]'te yer alan ifade, TTK m.886'da somutlaşmıştır.

Belçika ve İngiltere'de kasta eşdeğer kusur kavramı yer almamaktadır[693]. Alman ve İsviçre Hukuku uygulamasında ağır ihmal, kasta eşdeğer kusur olarak yorumlanmıştır. Alman Hukukunda ağır ihmal olarak yorumlanan kasta eşdeğer kusur, ATK m.435'e göre, CMR m.29 'un uygulanması halinde ağır ihmal ve zararın gerçekleşme ihtimalinin bilinci ile pervasızca bir davranış sonucu oluşan zararlar bakımından kasta eşdeğer kusur ifadesi kullanılmıştır[694]. Alman Yüksek Mahkemesi bir kararında taşıma esnasında yolculuğun hırsızlık açısından, en tehlikeli anlarında, özellikle birden fazla sürücü kullanmamak şeklinde tezahür eden, gerekli tüm önlemleri titizlikle almayan ve bu yüzden taşıyıcı araç olan kamyon içinden eşyaların çalınmasına yol açan taşıyıcının davranışını kasta eşdeğer kusur olarak yorumlamıştır[695].

Hollanda mahkemesi bir kararında, İtalya'da taşıma için sözleşmede belirtilmiş olan taşıyıcı yardımcılarının yolculukta 50-60 km. ötede güvenli ve korumalı bir park bölgesi olmasına karşın ışıklandırılmış endüstriyel bir bölgenin açık köprüsü üzerinde taşıma aracını bırakarak soyguna davet çıkarmaları, taşıyıcının ağır ihmal yüzünden hiçbir şekilde CMR m.17'de yer alan sorumluluktan kurtulma imkanlarına dayanamamasına yol açacağına yönelik karar vermiştir[696].

TTK m.886'ya baktığımızda ise, kasta eşdeğer kusur, pervasızca ve böyle bir zararın meydana gelme ihtimalinin bilinciyle gerçekleştirilen fiiller için söz konusu olmaktadır. Türk hukukunda genel görüşe göre kasta eşdeğer kusur, ağır ihmal olarak ifade edilmektedir[697]. Bir diğer baskın görüş ise kasta eşdeğer kusur her

---

[692]Varşova Konvansiyonu'nun tadil edilen metni Lahey Protokolü(1955), m.25 İngilizce metni: *'The limits of liability specified in Article 22 shall not apply if it is proved that the damage result from …. or recklessly and with knowledge that damage would probably result',* Türkçe metni: *' Zarar, …bir zararın meydana gelme ihtimali olduğunu bilerek pervasızca yaptıkları bir fiil veya ihmalin neticesinde ortaya çıkmış ise, 22. Maddede yer alan sorumluluk sınırları uygulanmaz.'*

[693] Aydın; s.142, Kaya; II, s.267, Yetiş Şamlı; Yetiş Şamlı, s.34-35., Akıncı; s.154.

[694] Adıgüzel; s.239.

[695]www. Judicialis.de(15.02.2012), Adıgüzel; s.239'dan naklen.

[696] Hoge Raad Der Nederlanden, 17.04.1998 nr.16555 C97/040 sayılı kararı. ETL 1999, Volume XXXIV, s81., Adıgüzel; s.238'den naklen; Aynı yönde bkz. Adıgüzel; s.238, dn.123'te yer alan Yunan Mahkemesi kararı.

[697] Yeşilova; Yardımcı Şahıslar, s.98 vd., Aydın; s.142, Akıncı; s.156 vd., Sözer; Deniz Ticareti, s.511.

somut olayda pervasızca hareket bakımından objektif ve subjektif yönler ele alınarak, ayrı ayrı değerlendirilerek tespit edilecek bir kusur türü olmaktadır[698].

Kanımızca kasta eşdeğer kusur, bir diğer ifade ile pervasızca ve böyle bir zararın meydana gelme ihtimalinin bilinciyle gerçekleştirilen fiiller ağır ihmal ile kast arasında, ancak kasta daha yakın bir alanda yer almaktadır. Zira zararın böyle bir zararın meydana geleceği bilinci ile yapılmış bir eylemden doğması, fiili ihmalden çıkararak kasta yakınlaştırmaktadır.

Yargıtay ise, kasta eşdeğer kusuru, 'taşıyıcının ağır kusuru veya hilesi' olarak yorumlamaktaydı[699]. Burada hile ile ifade edilmek istenen kast, ağır kusur ile ifade edilmek istenen ise ağır ihmaldir[700]. Bu bakımdan, 6102 sy. TTK m.886 ile hukukumuzda yer alan pervasızca hareket kavramı, CMR ile birlikte değerlendirilerek, ağır ihmal dışında ifade edilen başka herhangi bir kusur kavramının kasta eşdeğer kusur olarak yorumlamak doğru olacaktır.

Taşımaya ilişkin diğer mevzuatlara baktığımıza Varşova Konvansiyonu m.25'in de benzer düzenleme içerdiği görülmektedir.

Varşova Konvansiyonu m.25;

'Zarar taşıyıcının kasıtlı davranışından veya davanın görüldüğü mahkemenin kanununa göre kasıtlı davranışa eş değer de sayılan bir kusurdan doğmuşsa, taşıyıcı, bu sözleşmenin kendisinin sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanmaya hak kazanmayacaktır.'

Taşıyıcının ağır kusurunu veya kastını iddia eden, bunu ispat etmekle yükümlü olacaktır. CMR m.29[701] gereğince, ispatın gerçekleşmesi halinde taşıyıcı, CMR m.17

[698] Yetiş Şamlı; Yetiş Şamlı, s.94vd. , Adıgüzel; s.236.

[699] Eski TTK döneminde bu yönde verilen kararlar için bkz Yavaş; Konteyner, s.209, dn.890, 891,892,893,894,895 ve 896.

[700] Arkan; Sorumluluk, s.165 vd., Adıgüzel; s.237. c

[701] Yargıtay 11. H.D.,04.04.2005 tarih, 2004/6554 E. ve 2005/3212 sayılı kararı'… *CMR Konvansiyonu'nun 29. Maddesinde taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun hangi hallerde uygulanmayacağı gösterilmiş olup, buna göre taşıyıcının kendi fena hareketinin veya kasdi fena harekete denk tutulan kusurundan meydana gelen hasar halinde, taşıyıcının sorumluluğunu sınırlayan veya ispat yükünü karşı tarafa yükleyen hükümlerin uygulama kabiliyeti kalmamaktadır. Bu kusur ve kastını, TTK 'nın 786. Maddesinde geçen ağır kusur ve hile kavramlarını en yakın olarak karşılamakta olduğunun kabulü ile taşıyıcının bu hallerde sınırlı sorumluluktan yararlanamayacağı*

ve 28. maddeler arasında yer alan sorumluluğu ortadan kaldıran, sınırlayan veya ispat yükünü yer değiştiren hükümlerden yararlanamayacaktır[702].

CMR m.29/2'ye baktığımızda, taşıyıcı, kendi adamları, ifa yardımcılarının kendilerine taşıma işi ile ilgili verilen görevlerini yerine getirirken ağır kusurlu veya kasıtlı eylemlerinden de sorumlu olacaktır.

CMR m.30/1[703]'e göre, taşıyıcı, taşıyıcının kendi adamları veya ifa yardımcılarının kasıt veya ağır kusuru halinde zamanaşımı süresi bir yıldan üç yıla çıkmaktadır.

6102 sy. TTK bakımından m.886 dahilinde bir olay meydana geldiğinde taşıyıcı, TTK m.875/2 ve m.882'de yer alan sorumluluktan kurtulma imkanlarından yararlanamayacaktır.

TTK'nın m.855/3[704] hükmü gereğince, CMR m.32[705] ile paralel olarak, zamanaşımı bir yıldan üç yıla uzamaktadır.

---

sonucuna varılmalıdır. Taşıyıcının zarar hiçbir açıklama ve neden getirememiş olması, kendisinin karine olarak sorumluluğunu sınırlama hakkını kaybetmiş sayılmasına yol açacağı ve davacının gerçek zararını karşılaması gerektiği de kabul edilmelidir.' Kazancı İçtihat.

[702] Aydın; s.142.

[703] CMR m.30/1: *'1. Bu Sözleşme gereğince yapılan taşımalardan doğacak davaların bir yıl içinde açılması gerekir. Ancak, bilerek kötü hareket veya mahkeme tarafından bilerek kötü hareket olarak kabul edilen kusurlarda, bu süre üç yıldır ve şu tarihlerde başlar:*
a) Teslimde kısmi kayıp, hasar veya gecikmelerde, teslim tarihinden itibaren,
b) Tam kayıplarda, kararlaştırılan zaman limiti bitiminden 30 gün sonra kararlaştırılmış zaman limiti yoksa, yükün taşıyıcı tarafından teslim alınmasından sonraki 60 ıncı günde,
c) Bütün diğer durumlarda, taşıma mukavelesinin akdedildiği tarihten sonraki üç aylık dönemin sonunda.
Limit döneminin işlemeye başladığı gün bu döneme dahil edilmeyecektir.'

[704] TTK m.855/3;
'Taşıyıcının kastından veya pervasızca bir davranışıyla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinden veya ihmalinden dolayı;
a) Eşya zıyaa, hasara uğramış veya geç teslim edilmişse,
b) Yolcu geç ulaşmışsa,
taşıyıcının sorumluluğu üç yılda zamanaşımına uğrar.'

[705] CMR m. 32: 1. Bu Sözleşme gereğince yapılan taşımalardan doğacak davaların bir yıl içinde açılması gerekir. Ancak, bilerek kötü hareket veya mahkeme tarafından bilerek kötü hareket olarak kabul edilen kusurlarda, bu süre üç yıldır ve şu tarihlerde başlar:
a) Teslimde kısmi kayıp, hasar veya gecikmelerde, teslim tarihinden itibaren,
b) Tam kayıplarda, kararlaştırılan zaman limiti bitiminden 30 gün sonra kararlaştırılmış zaman limiti yoksa, yükün taşıyıcı tarafından teslim alınmasından sonraki 60 ıncı günde,
c) Bütün diğer durumlarda, taşıma mukavelesinin akdedildiği tarihten sonraki üç aylık dönemin sonunda.
Limit döneminin işlemeye başladığı gün bu döneme dahil edilmeyecektir.

TTK m. 901;

Sorumluluğu sınırlama hakkının kaybı

‘(1) Gönderen tüketici ise, taşıyıcı veya 879 uncu maddede anılan kişilerden biri;

a) Taşıyıcının, göndereni sözleşme yapılırken sorumluluk hükümleri hakkında bilgilendirmemiş ve sorumluluğun genişletilmesi yönünde bir sözleşme yapılması veya eşyanın sigorta ettirilmesi imkânlarına işaret etmemiş olması hâlinde, 898 ve 899 uncu madde hükümleriyle bu Kitabın İkinci Kısmında öngörülen sorumluluktan kurtulma hâllerine ve sorumluluk sınırlamalarına dayanamaz,

b) Taşıyıcı, gönderileni en geç malın teslimi sırasında, zarar bildiriminin şekli ve süresi ile bu bildirimin yapılmaması hâlinde ortaya çıkacak hukuki sonuçlar hakkında bilgilendirmemişse, 900 üncü madde hükmüne dayanamaz.

(2) Bilgilendirmenin yazılı, kolayca okunabilir ve anlaşılabilir biçimde olması şarttır.’

TTK m.901/1’e göre, gönderenin aynı zamanda tüketici sıfatına sahip olması halinde, taşıyıcının hangi hususlarda gönderen ve gönderileni bilgilendirmesi gerektiği, bilgilendirmediği takdirde hem kendisinin hem de yardımcılarının, sorumluluklarını sınırlama haklarını yitireceklerini ifade etmektedir. TTK m.901/1-a bendine göre, taşıyıcı ile yardımcılarının, TTK’nın Dördüncü Kitabının İkinci ve Üçüncü Kısımlarındaki sorumluluktan kurtulma sebeplerinden ve sınırlı sorumluluğa ilişkin hükümlerden yararlanma haklarını kaybetmemeleri için, taşıyıcının, göndereni, sözleşmenin yapılırken, sorumluluk hükümleri hakkında bilgilendirmesi; sorumluluğu genişleten bir sözleşme yapılmasının ve taşınan eşyanın sigorta ettirilmesinin mümkün olduğuna dair ikazda bulunması gerekmektedir. Söz konusu

---

2. Yazılı bir istem, taşımacı bunu yazılı bildiri ile geri çevirip, ona ilişkin belgeleri de iade edinceye kadar zaman limitini erteler. Talebin bir kısmı kabul edildiği takdirde zaman süresi anlaşmazlık konusu olan istek için tekrar devam etmeye başlar. İstemin alındığını, cevap verildiğini ve belgelerin gönderildiğini kanıtlamak, bu durumlara güvenen tarafa aittir. Aynı gayeyle yapılan başka istemler için zaman süresi ertelenemez.
3. Yukarıdaki 2 nci paragraf hükümlerine bağlı olarak, zaman limitinin uzatılması, davaya bakan mahkemenin kararlarına göre düzenlenir. Bu karar aynı zamanda yeniden dava açma haklarını da düzenler.
4. Zaman aşımı ile düşen dava açma hakkı, karşıt istek veya vereceğini alacağına sayışma yoluyla kullanılmaz.

düzenlemeye göre sözleşme taraflarının aralarında yapacakları bir sözleşme ile taşıyıcının sorumluluğunu genişletme imkanları vardır.

TTK m.901/1-b bendi uyarınca taşıyıcı, gönderileni de, en geç eşyanın teslimatı esnasında, zarar bildiriminin şekli, süresi ve bildirimde bulunulmaması durumunda ortaya çıkacak hukukî sonuçlar ile ilgili olarak bilgilendirmelidir. Bu bildirimde bulunulmadığı takdirde taşıyıcı ve yardımcıları, sorumluluktan kurtulma hâllerine ve sorumluluk sınırlamalarına dayanamaz,

TTK m.900 uyarınca eşyanın zıyaından veya hasara uğramasından doğan istem hakları, 889 uncu maddenin birinci ve ikinci fıkralarından farklı olarak, eşyanın zıyaa veya hasara uğramış olduğu açıkça görülüyorsa, en geç teslimi izleyen üç iş günü içinde veya zıyaın veya hasarın açıkça görünmemesi hâlinde en geç teslimi izleyen on dört gün içinde, taşıyıcıya bildirilmemişse sona erer.

Bildirim yazılı şekil şartına tabi olup, kolayca okunabilir ve anlaşılabilir olması da TTK uyarınca hükme bağlanmıştır.

6.2. Taşıyıcının Haksız Fiil Sorumluluğu

Hak sahibi gönderen/gönderilen, CMR veya TTK hükümleri dahilinde tazminat talebinde haksız fiil hükümlerine dayanabilmektedirler[706].

[706]T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, E. 2016/12440, K. 2018/791 T. 6.2.2018'…*Davacı vekili, müvekkilinin satışını yaptığı ve ….'dan sipariş ettiği ….. marka fotokopi makinelerinin davalı tarafından taşındığını, ambalajlı olarak davalıya teslim edilen 38 adet ….. marka fotokopi makinesinin müvekkiline ambalajlarının açık, güvenlik paketlerinin sökülmüş ve ters çevrili bir vaziyette hasarlı olarak teslim edilmeye çalışıldığını, davalının kusurlu hizmeti sebebiyle müvekkilinin zarara uğradığını, ticari itibarının zedelendiğini ileri sürerek, 94.545,36 TL ürün bedeli, 10.000 TL yoksun kalınan kâr, 10.000 TL ticari itibarının kaybı için tazminat ve 5000 TL manevi tazminatın, ihtar ve tespit masrafları için 454,64 TL olmak üzere toplam 120.000,00 TL'nin 25.04.2010 tarihinden itibaren ticari faiziyle davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir. Davalı vekili, yetki itirazında bulunarak, gönderen tarafından içeriği müvekkiline beyan edilmeyen kargonun taşındığını, taşınan mallarda bir hasarın meydana gelmediğini, uygun olmayan ambalajlamadan kaynaklanan hasardan taşıyıcının sorumlu tutulamayacağını savunarak, davanın reddini istemiştir. Mahkemece, iddia, savunma ve tüm dosya kapsamına göre, davaya konu makinaların ambalajlı satılan ve servis garantili kurulum gerektiren malzemelerden olduğu, teslim sırasında ürünlerin büyük bir kısmının ambalajının bozulduğu, palete bağlı olmadıkları, ambalajların üstü açık olmasına karşın yüzüstü istiflendikleri, bu sebeple davacı tarafından davaya konu fotokopi makineleri ve tonerlerin teslim alınmadığı, ancak fatura bedellerinin dava dışı olan ….ye ödendiği, davacının büyük kısmının ambalajı bozulan makineleri tümden teslim almaktan kaçınmakta haklı olduğu, davacı ve davalı arasında sözleşme ilişkisinin bulunmadığı, davalının davacıya yönelik eylemin haksız fiil niteliğinde olduğu, bu sebeple meydana gelen zarara, haksız fiil tarihi olan ve davaya konu malların davacıya teslim edilmediği*

TTK m.885[707]'e göre taşıyıcının sorumluluktan kurtuluş hâlleri ve sınırlamaları, gönderen veya gönderilenin, zıya, hasar veya gecikme nedeniyle taşıyıcıya yöneltebileceği, sözleşme dışı talepleri için de geçerlidir.

Taşıyıcı, eşyanın zıya ve hasarından dolayı üçüncü kişilerin sözleşme dışı talepleri olduğunda, taşıyıcının sorumluluktan kurtulma ve sınırlama haklarına dayanabilmektedir[708]. Üçüncü kişi taşımaya onay vermemişse ve taşıyıcı, gönderenin eşyayı gönderme konusunda yetkili olmadığını biliyorsa veya bilmesi gerekiyorsa, eşya, taşıma için teslim alınmadan önce, üçüncü kişinin veya ondan zilyetliği elde etmiş olan kişinin onayı olmaksızın elinden çıkmışsa, taşıyıcı artık sorumluktan kurtulma ve sınırlama sebeplerine dayanamayacaktır.

CMR'nin 28/1[709] ve 28/2[710] hükmüne göre sözleşme dışı sorumluluğa dayanılabileceği sonucu çıkmaktadır. Zarara uğrayan, sözleşme dışı sorumluluk hükümleri ile birlikte sorumluluk hükümlerine dayanarak tazminat talebinde bulunduğunda, bunlardan hangisine dayanarak sorumluluk talep ediliyor ve yerine getirilebiliyor ise diğerinin ortadan kalktığı kabul edilir[711]. CMR m.28 uyarınca CMR'ye göre yapılan taşımadan oluşan zarar, hasar veya gecikme, sözleşme dışı bir talebe yol açtığı hallerde taşıyıcı, sorumluluğunu kaldıran veya ödeyeceği tazminatı tespit eden yahut da sınırlayan CMR hükümlerinden yararlanabilir. Bununla birlikte CMR m.23'te yer alan koşullara göre taşıyıcının sorumlu olduğu kişilerden birinin zarar, hasar veya gecikmeden dolayı, sözleşme dışı sorumluluğu söz konusu olduğu hallerde, bu kişi taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran veya ödeyeceği tazminatı tespit eden yahut sınırlayan CMR hükümlerinden yararlanabilir.

21.04.2010 tarihinden itibaren faiz yürütülmesi gerektiği, davalının eylemi sebebiyle davacının ticari itibarının sarsıldığına ve önemli bir kârdan yoksun kaldığına dair dosya içerisinde delil bulunmadığı, davalının eylemi sonucunda davacının kişilik haklarının ihlal edilmediği gerekçesiyle, davanın kısmen kabulüne, 94.545,36 TL'nin 21.04.2010 tarihinden itibaren işleyecek ticari faiziyle birlikte davalıdan tahsiline,diğer taleplerinin reddine karar verilmiştir…..' , Yargıtay 11. H.D. ,02.05.2011 tarih, 2009/12168 E. ve 2011/5275 sy. Kararı, Yargıtay 11. H.D. ,01.07.2003 tarih, 2003/1471 E. ve 2003/7182 sy. Kararı, Kazancı İçtihat.

[707] Bkz. Bölüm 1, dn.412.

[708] Adıgüzel; s.241.

[709] Bkz. Bölüm 2, dn.643.

[710] Bkz. Bölüm 2, dn.644.

[711] Arkan; Sorumluluk, s. 170.

TTK m.887[712]'ye göre, taşıyıcının sorumlu olduğu kişiler yalnızca kendi adamları ile sınırlı olmayıp, bunlar içine taşıyıcının taşıma işini devrettiği kişiler ve taşıma sözleşmesini ifa ederken yararlandığı kişiler de dahildir. CMR m.28/2'ye göre tüm bu kişiler de sorumluluktan kurtulma sebepleri ve sorumluluk sınırlarından yararlanabilmektedir. TTK m.888'de yer alan fiili taşıyıcı sözleşme dışı taleplerde bulabilecek kişi olup, kendisine karşı yöneltilecek tazminat davalarında, TTK'nın öngördüğü sorumluluktan kurtulma ve sorumluluk sınırlamasına ilişkin hükümlerden sözleşme dışı taleplerde dahi yararlanabilecektir[713].

[712] Bkz. Bölüm 1, dn.413.
[713] Adıgüzel; s.242.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNDAN KAYNAKLANAN TAZMİNAT DAVASI

'TAZMİNAT MİKTARININ HESAPLANMASI, USUL, İSPAT VE ZAMANAŞIMI'

1.Tazminat ve Tazminat Miktarı Hesaplaması

1.1. Zarar – Tazminat İlişkisi

TTK ve CMR açısından zarar sebebi ile tespit edilecek tazminat belirleme husus paralel düzenlenmiştir. Taşıyıcının sorumluluğunu bertaraf eden CMR m.17 ve TTK m.875/2, m.876, m.878'de hükümlere dayanıp, bu hususları ispat edemediği hallerde taşıyıcı, hak sahibinin tüm zararını tazmin etmekle mükelleftir. Burada zarardan kasıt müspet zarardır. Taşıyıcı, taşıma işini gereği gibi yerine getirseydi, hak sahibinin malvarlığında oluşacak değer ile zarar oluştuktan sonra hak sahibinin malvarlığındaki değer arasındaki fark müspet zararı oluşturacaktır[714].

Taşıyıcı, ancak bir zararın oluşması halinde tazminat ödemekle yükümlü olacaktır. Eğer ortada bir zarar yok ise, asgari sınırdan dahi olsa zarar talebinde bulunulması imkansızdır[715]. Dolayısı ile Yargıtay tarafından da benimsenen ilke ile taşıyıcının sorumluluğuna gidilmesi ancak ve ancak taşıma konusu eşyanın zıyaa ve hasara uğramaları halinde söz konusu olacaktır. Kural olarak tazmin yükümlülüğü nakden olmakla birlikte taraflar yapacakları sözleşmede aynen tazmini de benimsemiş

[714] Arkan; Sorumluluk, s.146, Akıncı; s.137-138.
[715] Akıncı; s.138, Yargıtay 11. HD. E.4891 K.5803, 22.11.1977 tarihli kararı Eriş; s.413,

olabilirler. Yargıtay aynen tazmine yönelik bir kararında taşıyıcının hasara uğrayan eşyayı tamir ettirerek davacıya iadesini teklif ettiğinde, söz konusu eşyada bilirkişi incelemesi yapılarak hak sahibinin ticari itibarını sarsmamak kaydı ile mağazada satılıp satılamayacağı yönünde tespit yapılarak, sonucu göre karar verilmesi gereklidir şeklinde hüküm kurmuştur[716].

Tazminatın belirlenmesinde esas alınacak kural TTK m.880[717]'dir. TTK m.881 *'Zarar saptama giderleri'* başlığı altında' *Taşıyıcı, eşyanın zıyaı veya hasarı hâlinde,*

[716] Yargıtay 11. HD. E.3873 K.3182, 11.09.1970 tarihli Eriş; s.410. **,** T.C. YARGITAY 11. HUKUK DAİRESİ, E. 2004/13692, K. 2005/11287, T. 21.11.2005 *'Davalı vekili,davacının kötü niyetli olduğunu,hasarın taşıma sırasında meydana gelip gelmediğinin belli olmadığını,fırının camının kırılması nedeniyle orjinali ile değiştirildiğini, zararı aynen tazmin ettiğini,değer kaybının bulunmadığını,bedelin tazminini gerektirir durumun olmadığını savunarak,davanın reddini istemiştir. Mahkemece,iddia,savunma,toplanan kanıtlar ve tüm dosya kapsamına göre,taraflar arasında taşıma sözleşmesi olduğu,davacının müşterisine davalı vasıtasıyla gönderdiği beyaz eşyalardan fırının hasarlandığı,hasarın taşıma sırasında meydana gelmediği yönünde davalının açık savunmasının bulunmadığı,esas itibariyle ihtirazi kayıtsız emtiaları aldığı,bir kanıt sunmadığı,varlığı tartışmasız olan hasarın taşıma sırasında meydana geldiği,bu hasarın ön kapak deformasyonu ve camının kırılmasından ibaret bulunduğu,davalının bu hasarları tamir ettirerek emtiayı teslim etmek istediği,Bosch firmasının bayiliğini yapan davacının ikinci el emtia sattığının ileri sürülmediği,orjinal emtia satan davacının tamir edilerek vasfından kaybeden malı teslim almaya zorlanmasının düşünülemeyeceği,davalının tam zıya nedeniyle tazmin yükümlülüğünün bulunduğu,TTK nun 785 nci maddesine göre irsaliyeli faturadaki değerden sorumlu olduğu gerekçesiyle,davanın kısmen kabulüne,1.168.200.000 TL nin davalıdan tahsiline karar verilmiştir. Dava, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan tazminat istemine ilişkindir. TTK.nun 781 nci maddesi uyarınca taşıyıcı, eşyanın kendisine teslim edildiği tarihten gönderilene teslim olunduğu tarihe kadar geçen süre içinde uğradığı zıya ve hasardan sorumludur. Somut olayda davalı taşıyıcı bu sorumluluktan kurtulmasını gerektiren yasada yazılı hallerden birinin varlığını ispat etmiş değildir. Sözleşmeye konu emtialar arasında bulunan fırının taşıma sırasında hasarlandığı, bu nedenle alıcısı tarafından kabul edilmediği, davalı tarafından geri getirildiği hususları da çekişmesizdir. Davacı vekili, bayi olarak orjinal mal satışı yapan müvekkilinin fırını bu haliyle satamayacağını ileri sürerek, bedelinin tahsilini istemiştir. Davalı vekili, müvekkilinin fırın emtiasının hasarlı kısımlarını servisine tamir ettirdiğini, değer kaybının bulunmadığını, zararın aynen tazmin edildiğini savunmuştur. Dosya kapsamından fırının hasarının giderildiği, halen davalı zilyetliğinde bulunduğu anlaşılmaktadır. Bu durum karşısında, uzman bilirkişi vasıtasıyla inceleme yaptırılarak davacının ticari itibarına helal gelmeden fırını bu haliyle iş yerinde satıp satamayacağının açıklığa kavuşturulması, satılabilecek nitelikte olduğunun belirlenmesi halinde kıymet kaybının tespit ettirilmesi ve bu miktarın tahsili ile malın iadesine karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde eksik incelemeye dayalı hüküm kurulması doğru görülmemiş, kararın bozulması gerekmiştir.',* Kazancı İçtihat.

[717] TTK m.880: Tazminatta esas alınacak değer;

'(1) Taşıyıcı, eşyanın tamamen veya kısmen zıyaından dolayı tazminat ödemekle sorumlu tutulduğunda, bu tazminat, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değerine göre hesaplanır.

(2) Eşyanın hasara uğraması hâlinde, onun taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki hasarsız değeri ile hasarlı değeri arasındaki fark tazmin edilir. Zararı azaltmak ve gidermek için yapılacak harcamaların birinci cümleye göre saptanacak değer farkını karşıladığı karine olarak kabul edilir.

(3) Eşyanın değeri piyasa fiyatına göre, bu yoksa aynı tür ve nitelikteki malların cari değerine göre tayin edilir. Eşya, taşımak üzere teslimden hemen önce satılmışsa, satıcının faturasında taşıma giderleri mahsup edilerek gösterilen satış bedelinin piyasa fiyatı olduğu varsayılır.'

880 inci madde uyarınca ödenmesi gereken tazminattan başka, zararın saptanması için yapılması zorunlu olan giderleri de tazminle yükümlüdür.' hükmünü içerir. Buna göre 880. madde gereğince ödenmesi icap eden tazminattan başka olarak zararın tespiti için yapılması lazım gelen giderlerin de taşıyıcı tarafından tazmin edilmesi hükme bağlanmıştır[718]. Tazminat, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değeri dikkate alınarak hesaplanacaktır. Taşınan eşyanın hasara uğraması ve bu nedenle oluşan zararın belirlenmesinde eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değeri ile hasarlı değeri arasındaki fark, hasar değeri[719] olarak kabul edilmektedir[720]. TTK m.882'de tazminat miktarı özel çekme hakkı ile sınırlandırılmış olup, madde zıya ve hasarın oluş biçimine göre sınırlandırma hakkını ayrıntılı şekilde ifade etmiştir.

TBK' nın 114[721]. madde hükmüne baktığımızda borçlunun borcunu yerine getirmemesinden dolayı alacaklının tüm zararını karşılamakla mükellef olduğunu görmekteyiz. Burada geçen tam tazminat yükümlülüğü taşıma hukuku açısından uygulanamamaktadır. Zira taşıyıcının oluşabilecek zararı önceden bilebilmesi imkansız ve bu anlamda taşıma ücretini de bilinmeyen bir zarara göre tespit etmesi de mümkün değildir. Taşıma hukuku açısından objektif zarar sorumluluğu esastır[722].

---

[718]GEREKÇE/Madde 881 – Maddenin kaynağı Alm TK 430 uncu paragrafıdır. Taşıyıcı eşyanın zıya veya hasara uğraması halinde, 880. maddede öngörülen tazminattan başka zararın belirlenmesi giderlerini de öder. Taşımada eşyanın zıya ve hasarının belirlenmesi, zararın meydana geldiği yere bilirkişi, tartma, ölçme vs. götürülmesini gerektirdiğinden önemli tutarlara varabilir. Bunları zarar kapsamında kabul etmek güç olacağından bu hüküm öngörülmüştür. Bu giderler de 882 nci madde sınırına bağlıdır.

[719] Hasar değeri hesap edilirken dikkat edilecek hususlara gelince; eşyanın teslim alındığı yerdeki değeri 50.000-TL ve taşıma ücreti ile gümrük işlemleri giderleri de 5.000-TL ve hasarlı değeri de 25.000-TL olması durumunda; 50.000-TL+5.000-TL hasar oranı yüzde elli olmasına göre, oluşan kısmi zarar oranı dikkate alındığında eşyanın hasarlı değeri 27.500-TL olur ki, mahkemece bu formül çerçevesinde hasar tespiti yapılması gerekeceği yönünde bkz. Eriş; 2015, s.732, dn.169.

[720] Eriş; 2015, s. 732.

[721] TBK m.114: Sorumluluğun ve giderim borcunun kapsamı**;**
'Borçlu, genel olarak her türlü kusurdan sorumludur. Borçlunun sorumluluğunun kapsamı, işin özel niteliğine göre belirlenir. İş özellikle borçlu için bir yarar sağlamıyorsa, sorumluluk daha hafif olarak değerlendirilir. Haksız fiil sorumluluğuna ilişkin hükümler, kıyas yoluyla sözleşmeye aykırılık hâllerine de uygulanır.'

[722]T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, E. 2015/11249, K. 2016/6852, T. 17.5.2016 *'…Mahkemece, iddia, savunma, bilirkişi raporu ve dosya kapsamına göre, ... Sözleşmesi hükümlerine göre davalının sorumluluğunun objektif, kusursuz sorumluluk olup bagajlar için alınan tarihten itibaren 7 gün içerisinde taşıyıcıya yazılı bildirimde bulunulması gerektiği, davalı tarafın davacı tarafa 530 USD teklifte bulunduğundan davacı tarafın süresinde bildirimde bulunduğunun kabulü gerektiği, davacının toplam değeri 4.420 USD olan kıymetli taş ve cep telefonunun bagajda taşımaya elverişli olmayan eşya hükmünde olduğu, davacı tarafından davalıya bu eşyalar için özel değer bildiriminde bulunulmadığı, söz konusu eşyalar nedeni ile davalının sorumluluğun olmayacağı, talep edilen kayıp*

Dolayısı ile yoksun kalınan kar ve zararların, hak sahibi tarafından istenmesi mümkün değildir[723]. Taşıyıcının, yoksun kalınan kar ile de sorumlu tutulması, taşıyıcının zararı öngörmesi anlamında olup, taşıyıcının da bunu bilmesine imkan bulunmamaktadır[724].

Gerek CMR'de (m.23-29 arası), gerek TTK m.880 ve m.882, taşıma konusu eşyada oluşan zarar sonucu ödenecek tazminatı tespit ederken objektif değerin esas alınmasını kabul etmiştir. Buna göre, zıya halinde eşyanın piyasa değeri ile aynı tür ve nitelikte eşyalar için cari değerini temel alınması, hasar halinde ise eşyanın hasardan önceki değeri ile hasardan sonraki değeri arasındaki farkın tazminat olarak ödenmesi esastır[725].

Taşıma ücretleri belirlenirken adil olunması ve piyasanın koşullarını zedelememesi gerekmektedir. Getirilen bu hükümler ile taşıyıcının ücret hakkı ile taşınan eşyanın değeri arasında bir denge kurulmak istenmiştir[726].

Taşıyıcı, taşıma sözleşmesinin niteliği gereği daha ağır bir yük altına girdiğinden, tazminatın piyasa değeri ile sınırlandırılmasının, taşıyıcının ödeyeceği tazminat açısından hafifletilmeye çalışılmıştır[727]. Zira, dengelenmek istenen tarafların karşılıklı sorumlulukları, gönderen veya gönderilene nispeten, taşıyıcının var olan çıkarlarının da korunmasıdır[728]. Daha önce de ifade ettiğimiz gibi, taşıyıcının ödemekle yükümlü olacağı tazminat objektif değerlere göre belirlenecektir. Hak sahibi davacı açısından zararı ispat külfeti bulunmamaktadır. Bu sebeple ki davacı, taşıyıcıdan, uğradığı zarar açısından yasal olarak zarar uğrayan eşyanın asgari piyasa

---

valiz bedeli 5.500 USD'den özel değer bildiriminde bulunulmayan eşyaların miktarı düşüldüğünde davacı tarafın gerçek zararının 1.080 USD olduğu, davalının sorumluluğunun sınırının 1131 SDR'yi aşamayacağı gerekçesiyle 1.080 USD karşılığı olarak talep edilen 1.911,60 TL yönünden davanın kısmen kabulüyle söz konusu sözleşme hükümleri gereğince davalının sorumlu olduğu üst sınır 1131 SDR hesabı ile 3.098,94 TL'ye göre karar tarihinden itibaren hükmedilen faizin sorumlu olunan üst sınırı aşmamak koşulu ile davalıdan tahsiline karar verilmiştir.Kararı, tarafların vekilleri temyiz etmiştir.Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre, taraf vekillerinin tüm temyiz itirazları yerinde değildir…', Kazancı içtihat.

[723] Arkan; Sorumluluk, s.148.

[724] Arkan; Sorumluluk; s.148.

[725] Adıgüzel; s.207-208.

[726] Adıgüzel; s.208.

[727] Arkan; Sorumluluk, s.150.

[728] Adıgüzel; s.208 vd.

değerini isteyebilecektir. TTK m.882 ve m.886, tazminat sınırlarını açıkça belirlemiştir.

CMR m.2[729]3'e göre, eşyanın cari değeri, böyle bir değer yoksa piyasa değerine göre tazminatın belirleneceği ifade edilmiştir. Elbette ki bu tazminat belirlenirken eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değeri esas alınmıştır.

CMR m.23/2 açısından[730], TTK m.882'ye benzer bir düzenleme mevcuttur. Tazminat açısından CMR m.23'te yer alan düzenleme ile eşyanın değerinin belirlenmesindeki kriter ve yükün her bir kilogram ağırlığı karşılığı belirlenen miktar ile getirilen sınırlama TTK m.882'de de yer almaktadır.

---

[729] CMR m.23:
'1. Bu Sözleşmenin hükümleri gereğince bir taşıyıcı, yükün kısmen veya tamamen kaybından dolayı tazminat ödemekle sorumlu tutulduğundan, bu tazminat yükün taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki kıymetine göre hesaplanır.
2. Malın kıymeti, ticaret borsası fiyatına göre saptanır. Eğer böyle bir fiyat yoksa, geçerli piyasa fiyatlarına göre bir tespit yapılır. Eğer ne ticaret borsası fiyatı ne de geçerli piyasa fiyatı mevcutsa tespit, aynı cins ve kalitedeki malların normal kıymetine göre yapılır.'

[730] T.C.YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, E. 2014/6840, K. 2014/13537, T. 10.9.2014 *'…Dava, taşıma sözleşmesine dayalı rücuen tazminat istemine ilişkindir. Davaya konu zararın meydana geldiği taşıma Türkiye Almanya arasında olup CMR'ye tabidir. Bu nedenle değerlendirmenin bu Konvansiyon hükümlerine göre yapılması zorunludur. Yükün hasara uğraması halinde tazminatın nasıl hesaplanacağı CMR 25. madde hükmünde düzenlenmiştir. Anılan madde ile eşyanın zıyaı durumunda tazminatın hesaplanmasını düzenleyen anlaşmanın 23. maddesine atıf yapılmıştır. Buna göre ilk olarak yine eşyanın değeri yükün taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki borsa fiyatı, borsa fiyatı yoksa piyasa değeri, eşyanın bir piyasa değeri de bulunmuyorsa herkes için ifade ettiği objektif değere göre hesaplanır (11. HD, 30.03.2012 gün ve 2010/13835- 5010 E.K. sayılı ilamı). Değer tespiti bakımından, yalnızca hasara uğramış olan kısım değil, eşyanın tamamının değeri dikkate alınarak tespit edilen tutar ile bu eşyanın hasarlı haldeki değeri arasındaki fark bulunur. Bu değer kaybına, CMR'nin 23/4 maddesi gereğince taşımayla ilgili ödentiler eklenir (11. HD, 19.03.2001 gün ve 2001/4-2074 E.K. sayılı ilamı). Eklenecek bu ödenti miktarı, eşyanın hasarsız haldeki değeri, hasarlı haldeki değerine oranlanarak bulunur. Sonuçta tazmin olunabilir hasar miktarına ulaşılır. Taşımacının eşyanın bütünündeki hasar dolayısıyla ödeyeceği tazminat eşyanın tamamı zıyaa uğramış olsa idi CMR'nin madde 23/1,2 ve 4. bentleri gereğince ödeyeceği tazminat miktarını aşamaz (11. HD, 22.02.2007 gün ve 2005/14441- 3246 E. K. sayılı ilamı). Yani hasar, yükün bir kısmında vukua gelmiş ve eşya değerinde herhangi bir değişme olmaksızın parçalara bölünebilir ise, bu takdirde tazminat, sadece hasardan etkilenen kısım zıyaa (kısmı zıya) maruz kalmış olsa idi ödenecek tazminat miktarından fazla olamaz. Aksi takdirde, hasar eşyanın tamamının değeri göz önünde bulundurularak hesaplanması gerekir. Bu durumda mahkemece, CMR hükümleri uyarınca taşıma sırasında meydana gelen hasar nedeniyle tazmin edilecek tutarın, yukarıda açıklanan ilkeler esas alınarak uzman bilirkişi aracılığıyla ve CMR'nin 23. maddesine uygun şekilde gerçek zarar araştırması yapılarak ve sınırlı sorumluluk halinin uygulanıp uygulanmayacağı değerlendirilerek sonucuna göre karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde eksik incelemeyle hüküm tesisi doğru görülmemiş, bozmayı gerektirmiştir…'*, Kazancı İçtihat.

1.2.Taşıyıcının, Eşyaya Özen ve Eşyayı Koruma Borcundan Kaynaklanan Tazminat Yükümlülüğü

Taşıyıcı, taşınmak üzere teslim aldığı eşyaya en yüksek özeni göstererek teslim almak ve gönderilen veya hak sahibi alıcıya aynı şekilde gecikmeden teslim etmekle mükelleftir. Gerek CMR, gerek TTK aynı prensipte hareket etmektedir. Taşıma sürecinde taşıyıcı, taşıma konusu eşyaya en yüksek özeni göstermekle yükümlüdür.

CMR m.17 uyarınca taşıyıcı, yükü teslim aldığı andan gönderilene teslim edinceye kadar bunların kısmen veya tamamen kaybından ve doğacak hasardan sorumludur. Taşıyıcının sorumlu olmadığına ilişkin sözleşme hükümleri geçersiz olup, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümler de emredici niteliktedir. Taşıyıcı CMR m. 17'de yer alan sebeplere dayanarak ve elbette bunları ispat yükümlülüğü kendinde kalmak üzere sorumluluktan kurtulabilmektedir.

TTK m.876 ise, taşıyıcı en yüksek özeni göstermesine karşın, kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebepler dolayısı ile zıya, hasar veya gecikme gerçekleşmiş ise, taşıyıcı sorumluluktan kurtulmaktadır. Dolayısı ile hükme baktığımızda zıya, hasar veya gecikmenin umulmadık bir durumdan kaynaklanması veya kaçınılmaz olması esastır. Eğer taşıyıcı, tedbirli bir taşıyıcının göstermiş olduğu özeni göstermiş olsaydı ve buna rağmen zıya, hasar veya gecikme sebebi ile bir zarar oluşmuş olsa idi, bu noktada taşıyıcının bu hususları ispat etmesi kaydı ile sorumluluktan kurtulması mümkün olacaktır. Bu husus eşyanın doğasından kaynaklanan bir sorumsuzluk halidir.

Taşıma konusu eşyada oluşan zararın karşılığı nakden tazmin şeklinde olup, bu kural ana kuraldır. CMR m. 25 hükmüne göre ödenecek tazminat için bir üst sınır konulabilmesi için tazminat, ancak nakden tazminat olmalıdır.

Zıya ve hasar sebebi ile tazmin edilecek zararlar, doğrudan eşyaya oluşan zararlar olup, bu zararlar dışında oluşan zararlar da mevcut olabilmektedir. Eşyanın hasara uğraması karşısında gönderilen eşyayı teslim almaz ve gönderenle aralarındaki alım-

satım sözleşmesinden dönerse, gönderen belirli bir kardan mahrum kalacaktır[731]; ancak, taşıyıcıdan, dolaylı zararların istenmesi mümkün değildir.

CMR m.24[732], m.26[733] ve m.29[734] hükmüne baktığımızda, bu hükümlerdeki şartların gerçekleşmesi kaydı ile hak sahibi, eşya üzerinde oluşan doğrudan zararla birlikte, dolaylı zararlarını da isteyebilecektir.

CMR ile aynı şekilde Varşova anlaşması m. 22[735] ve COTIF m.40[736] , COTIF m.41[737] de taşıyıcının sorumluluğu sınırlandırmıştır. Yukarıdaki düzenlemelerin son cümlelerinde ' Bununla birlikte' ve 'Ayrıca' olarak ifade edilen tazminat yükümlülüğü, hak sahibinin dolaylı zararlarını da isteyebileceğini hükme bağlamıştır. Bu düzenleme, zıya, hasar ve gecikme sonucunda sorumluluk riskinin

---

[731] Aydın; s.111.

[732] CMR m.24: *'Gönderen anlaşmaya varılacak belirli bir ücret karşılığında, sevk mektubunda madde 23. paragraf 3 te belirtilen sınırı geçen bir değer beyan edebilir. Bu takdirde, beyan edilen değer bu sınırın yerine geçer.'*

[733] CMR m.26;

'1. Kaybolma, hasar veya kararlaştırılan zaman limitinin aşılması halinde gönderen, belirlenecek bu ücret ödenmesi karşılığında, teslim süresi için ödenecek özel faizin miktarını tayin eder ve bunu sevk mektubuna yazar.

2. Teslim süresi için özel bir faiz ödeneceği beyan edilmiş ise, 23, 24 ve 25. maddelerde öngörülen tazminattan ayrı olarak, kanıtlanan fazla zarar ve hasar için beyan edilen miktara kadar tazminat istenebilir.'

[734] Bkz. Bölüm 1, dn.409.

[735] Varşova Antlaşması m.22: *'İnsan taşımasında taşıyıcının sorumluluğu her bir yolcu için iki yüz eli bin frankla sınırlandırılmıştır. Davanın görüldüğü mahkemenin kanununa göre tazminatın irat olarak ödenme- sine hükmedilebildiği hallerde, bu ödemelerin peşin sermaye değeri bu sınırlamayı aşmayacaktır. Bununla birlikte, taşıyıcı ile yolcu, özel sözleşme ile, daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırabilirler***.'**

[736] COTIF m.40: Bagajların Teslimindeki gecikme Halinde Tazminat;

'Paragraf 1 — Bagajların tesliminde gecikme olması halinde demiryolu, teslim isteminden itibaren 24 saatlik bölünmez her bir devre ve azamî 14 gün için, aşağıdaki şartlar çerçevesinde tazminat ödemek zorundadır.

a) Eğer hak sahibi hasar dahil olmak üzere bir zararın olduğunu ispat ederse; geç teslim edilen bagajların brüt ağırlığının her bir kilogramı için azamî 0,40 hesap birimine veya her bir koli için 7 hesap birimine kadarki miktara eşit bir tazminat,

b) Eğer hak sahibi bir zararın olduğunu ispat edemezse, geç teslim edilen bagajların brüt ağırlığının her bir kilogramı için 0,07lik veya her bir koli için 1,40 hesap birimlik götürü bir tazminat, Tazminatın kilogram başına veya her koli başına olacağı Uluslararası tarifelerle belirlenir.'

[737] COTIF m.41:

'Paragraf 1: Refakatli bir taşıtın Demiryoluna bağlı bir nedenle yüklemesinde veya tesliminde meydana gelen gecikme halinde, demiryolu, hak sahibinin bundan dolayı bir zarar doğduğunu ispatladığı durumlarda, taşıtın taşıma ücretini aşamayan bir tazminat ödemek zorundadır. Paragraf 2: Eğer hak sahibi taşıma mukavelesinden vazgeçerse, demiryoluna bağlı bir nedenle olan yükleme gecikmesi halinde, yolcuların ve taşıtın taşıma ücreti hak sahibine ödenir. Ayrıca, hak sahibi bu gecikmeden dolayı bir zarar meydana geldiğini ispat ederse, taşıtın taşıma ücretini geçemeyecek miktarda bir tazminat da talep edebilir.'

hesaplanabilir ve sigorta edilebilir halde belirlenmesi ve böylece taşıma ücretlerinin uygun bir seviyede tutulmasına yöneliktir[738].

1.2.1. Eşyanın Zıyaa Uğraması Halinde Tazminat Miktarları (TTK ve CMR açısından)

TTK Açısından;

Taşıyıcı, taşıma konusu eşyanın kısmen veya tamamen zıyaa uğraması sebebi ile tazminat ödemekle mükellef olduğunda, TTK m.880/1 gereğince bu tazminat eşyanın taşıyıcı tarafından taşınma üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değerine göre hesap edilecektir.

TTK m.880/3;

'Eşyanın değeri piyasa fiyatına göre, bu yoksa aynı tür ve nitelikteki malların cari değerine göre tayin edilir. Eşya, taşımak üzere teslimden hemen önce satılmışsa, satıcının faturasında taşıma giderleri mahsup edilerek gösterilen satış bedelinin piyasa fiyatı olduğu varsayılır.'

TTK 'nın bu fıkrası eşyanın *"değeri*"ni tanımlayan kurallar öngörmektedir. Çünkü "*değer*", alış değeri, satış değeri, piyasa değeri, gerçek değeri gibi çeşitli anlamlara gelir; esas olan piyasa değeridir, bu yoksa cari fiyat yani tedarik değeri esas alınır[739]. Buna rağmen bir değer tespit edilemiyorsa, eşya yönünden herhangi bir tazminatın ödenmesi de söz konusu olmamalıdır[740]. Eğer eşya borsada işlem görüyorsa, eşyanın piyasa değeri borsa değerine göre yapılır. Borsada işlem görmeyen eşyalar için ise piyasa değeri esas alınacaktır. Bu hesaplamanın yapılabilmesi için, eşyanın türünün ve özelliklerinin belirli olması gerekmektedir[741].

---

[738] Yazıcıoğlu; s.150.

[739] 6102 sy. TTK GEREKÇE/Madde 880/3, '…yapılan piyasa araştırmasına göre, taşınan tabutların özel bir borsa fiyatının veya piyasa fiyatının bulunmadığı, bu nedenle dış satım faturasında yazılış satış fiyatının uygun ve yerinde olduğu, taraflar arasında varlığı tartışmasız konumda olan taşıma senedi içeriğine göre, …. 6200-TL lik kısmın avans faizi ile birlikte tahsiline ve fazla istemin reddine karar verilmiştir..' T.C. Yargıtay 11. H.d. 08.12.2014, E. 11956/K. 19206, Eriş;2015, s. 735,736.

[740] Aydın; s. 117.

[741] Arkan; Sorumluluk, s.153

TTK m.880/3'e göre eşya, taşımak üzere teslimden hemen önce satılmışsa, satıcının faturasında taşıma giderleri mahsup edilerek gösterilen satış bedelinin piyasa fiyatı olduğu varsayılır diyerek eşyanın piyasa değerinin belirlenmesi açısından bir karine belirlemiştir.

Burada asıl olan eşyanın değerinin tespiti açısından eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yerde bir borsa rayicinin bulunmasıdır. Bu sebeple ilgili ticaret veya emtia borsasının başka bir yerde bulunması, taşıyıcının eşyayı teslim aldığı yerde borsanın belirlediği rayiç değerin[742] kabul edilmesi halinde, tazminat bu değere göre hesaplanabilecektir[743].

Eşyanın piyasa fiyatı, ticari olarak aynı kalitede ve türde düzenli olarak satılan bir eşyanın ortalama fiyatıdır[744]. Eşyanın piyasa fiyatı, serbest bir ekonomide satış fiyatı olarak kendiliğinden oluşabiliyorken, bazen de hükümetler tarafından da belirlenebilmekte olup, bu koşulda hükümetler tarafından belirlenen değerin piyasa değeri olarak ele alınması gerekmektedir[745].

Ambalaj ve yüklemeyi gönderen yapmış ise piyasa değerine bu masraflar da eklenmelidir. Eğer taşımaya konu eşya ihraç konusu olan bir eşya ise, gümrük vergisi, tüketim vergisi, boşaltma, depolama vs gibi diğer yan masraflar piyasa değerinin belirlenmesinde esas alınmaz. Zira bu giderler ancak varma yerinde

---

[742] T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, E. 2016/7151, K. 2018/830, T. 7.2.2018'*…Her ne kadar davalı vekili bilirkişi raporuna itirazlarını bildirmiş ve taşımaya konu mallar teslim edilirken müvekkiline mallara dair fatura yada sevk irsaliyesi sunulmadığı, davacının taşınan kolilerin içeriği ve değerini belgelendiremediği, davacının iddia ettiği sayıda batarya ve fonksiyonsuz duş takımının ancak 37 koli ile taşınabileceği, buna rağmen bilirkişinin davacı tarafından sunulan emtia listesini raporunda aynen esas aldığını, ayrıca bu malların da raporun düzenlenme tarihindeki değerlerini tazminat hesabında dikkate aldığını ifade ederek işin uzmanı bir bilirkişiden yeni bir rapor alınmasını talep etmiş ise de, davalı vekilinin bilirkişi raporuna karşı ileri sürdüğü ciddi itirazları karşılanmamıştır. Bu durumda öncelikle sektörden bir bilirkişinin de bulunduğu yeni bir heyetten rapor alınarak, ambar tesellüm fişlerinde belirtilen sayıda bağ ve koli içerisinde davacının beyan ettiği sayıda malın taşınmasının mümkün olup olmadığı ile davacının sunduğu emtia listesindeki ürünlerin ortalama kaç bağ/koli içerisine sığabileceğinin değerlendirilmesi, taşıma konu emtianın markası, cinsi, niteliğine dair dosyada herhangi bir bilgi ve belge olmadığına göre davacının zararı hesaplanırken ürünlerin piyasadaki ortalama değerinin dikkate alınması, bunun tespiti mümkün olmazsa 818 Sayılı Borçlar Kanunu'nun 42. ve 43.maddelerine göre tazminat tutarının belirlenmesi gerekirken yazılı gerekçelerle eksik incelemeye dayalı olarak davanın kabulüne karar verilmesi doğru olmamış, kararın davalı yararına bozulması gerekmiştir…',* Kazancı İçtihat.

[743] Adıgüzel; s.211.

[744] Arkan; Sorumluluk, s.153.

[745] Arkan; Sorumluluk, s. 153-154.

gerçekleşir. Belirtmek gerekir ki eşya ihraca konu bir eşya ise, piyasa değerinin belirlenmesinde ihraç primlerinin dahil edilmesi gerekmektedir.

TTK m.880 hükmü emredici nitelikte değildir. Taraflar, söz konusu tazminatın hesaplanması konusunda sözleşmeye başka değerler ve kriterler koyabilirler, tazminat hesabını üçüncü kişilere de bırakabilirler.

TTK m..880/2'ye göre taşınmaya konu eşyanın hasara uğraması durumunda ödenecek tazminatın hesabı, eşyanın teslim alındığı yer ve zamandaki hasarsız değeri ile hasarlı değere arasındaki farkın hesabı ile bulunacaktır. Taşıyıcı, zararı azaltmak ve gidermek için bazı masraflara katlanmış ise, bu masrafların saptanacak değer fakını karşıladığına yönelik karine oluşturmaktadır. Bu noktada, taşıyıcı, zararı azaltmak ve gidermek için yaptığı masrafları ispat ettiğinde, zıya halinde belirlenecek tazminattan bu bedellerin düşülmesini isteyebilir.

TTK m.880/3'e göre eşyanın değerinin tespitinin nasıl olacağı ifade edilmiştir. Değer, alış değeri, satış değeri, piyasa değeri, gerçek değer gibi çok çeşitli anlamlara gelmektedir[746]. TTK ve CMR aynı prensibi benimseyerek, eşyanın varma yerindeki fiyat değişikliklerinin tazminata hesabına etkisini bertaraf etmek amacı ile tazminata esas alınacak değerin eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği yer ve zamandaki değerini esas almıştır. Buna göre, zarar öncelikli olarak piyasa değeri, yoksa cari değer(tedarik değeri) esas alınarak hesap edilir. Eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği yer ve zamandaki borsa fiyatı var ise borsa fiyatı[747], yok ise piyasa fiyatı[748], piyasa fiyatı da belirlenemiyor ise aynı tür ve özellikte eşyanın değeri tespit edilerek tazminat belirlemesi yoluna gidilmelidir.

Eşyanın cari fiyatı[749], aynı tür ve nitelikteki eşyanın herkes için ifade ettiği objektif değeridir[750].Bu noktada, taşıma konusu eşyanın gönderen/gönderilen için ifade ettiği öznel(sübjektif) değerinin, eşyanın değerinin belirlenmesine bir etkisi yoktur[751].

[746] Erdem; s.432, Eriş; 2015, s.733.
[747] Borsa değeri, eşyanın borsadaki fiyatıdır. Eriş; 2015, s. 733.
[748] Piyasa fiyatı, belirli ortamlarda aynı tür eşyanın alım ve satımı ile oluşan fiyattır. Eriş; 2015, s. 733.
[749] Cari fiyat, eşyanın normal tedarik fiyatıdır. Eriş; 2015,s.733.
[750] Adıgüzel; s.213.
[751] Arkan; Sorumluluk, s.154, Aydın; s.117,

TTK m.880/3;

'Eşyanın değeri piyasa fiyatına göre, bu yoksa aynı tür ve nitelikteki malların cari değerine göre tayin edilir. Eşya, taşımak üzere teslimden hemen önce satılmışsa, satıcının faturasında taşıma giderleri mahsup edilerek gösterilen satış bedelinin piyasa fiyatı olduğu varsayılır.'

Buradaki karine bir alım-satım ilişkisinde faturanın varolduğu hallerde geçerli olacaktır. Dolayısı ile gönderenin satıcı veya tedarikçi[752], gönderilenin ise alıcı olması esastır. Bu halde eşyanın fiyatı, taşıma ile ilgili diğer tüm giderlerin düşülmesi ile ortaya çıkan bedeldir. Taşıma ücretinden kimin sorumlu olduğu hususu önemli olup, eşyanın değerinin belirlenmesinde dikkat edilmelidir. Eşyanın değerinin belirlenmesinde, satıcı tarafından eşyanın değeri üzerinde yapılan iskonto bedeli ise eşyanın değerinin belirlenmesinde indirilemez[753].

TTK m.880/3 bir karine teşkil ettiğinden, taraflar sunacakları deliller ile her zaman bu karinenin aksini ortaya koyabilirler.

TTK m.882, CMR m.23/3 ile paralel olarak taşıyıcının sorumluluk sınırlarını düzenlemiştir. Taşıma konusu eşyanın tamamının zıya veya hasara uğraması halinde taşıyıcı, TTK m.880'de düzenlenen eşyanın bütüncül niteliğine verilen zarar ile zararı tespit giderleri olmak üzere toplam zararın karşılığı olan tazminat, eşyanın brüt ağırlığının her bir kilogramı karşılığı için 8,33 SDR(özel çekme hakkı) ile sorumluluğu sınırlıdır. TTK ve CMR' nin ilgili maddeleri taşıyıcının zıya ve hasardan sorumluluğuna yönelik uygulama alanı bulmaktadır. Taşıyıcını sorumluluk sınırları hesap edilirken zıya ve hasar durumlarında yükün net olmayan (brüt) ağırlığı, gecikmede ise taşıma ücreti esas alınmaktadır.

TTK m.882/2'ye göre yükün münferit parçaları zarara uğramış(kısmi zıya) ve fakat yükün tamamı değerini yitirmiş ise zararın hesaplanmasında tüm yükün değeri esas alınacaktır[754]. Eğer münferit parçaların zarara uğraması sonucu tüm yük değerini kaybetmemiş ise, bu noktada hesaplama yükün değerini yitiren kısmı için söz konusu

[752]Koller; s.456 (HGB Art.429)
[753] Adıgüzel; s.214.
[754] Arkan; Sorumluluk, s.155.

olacaktır[755]. TTK m.886 istisna olmak kaydıyla, kar kayıpları tazminat hesaplamasına dahil edilemez.

Taşıyıcı, TTK m.883'e göre taşıyıcının TTK m.880'e göre zarar sorumlusu olup, tazminat ödemekle yükümlü olursa, bu noktada taşıyıcı taşıma ücretini talep edemeyecektir. Eğer böyle bir taşıma ücreti taşıyıcıya verilmiş ise, bu ücret hak sahibine iade edilecektir. Burada söz konusu olan taşıyıcının borcunu gereği gibi yerine getirmemesi sebebi ile alacağına hak kazanamaması yani hak sahibinin borçtan kurtulmasıdır.

Eğer söz konusu zıya(tam veya kısmi zıya), TTK m.875/2'de yer alan sebeplerden birinden kaynaklanmış ise tazminat, taşıma ücreti ve taşıma işi ile ilgili ileride açıklanacağı üzere diğer giderler, olayın zıyaa etkisi ile orantılı olarak mahsup edilerek hak sahibine ödenecektir.

TTK m.883 c.1 *'Taşıyıcı, zıya veya hasardan sorumlu olduğu hâllerde, 880 ilâ 882 nci maddelere göre ödenmesi gereken tazminatı ödedikten başka, taşıma ücretini geri verir ve taşıma ile ilgili vergileri, resimleri ve taşıma işi nedeniyle doğan diğer giderleri de karşılar.'* hükmüne haizdir. Buna göre taşıyıcı gönderen ve gönderilenin taşıma işi ile ilgili olan talep ettiği giderler (1- TTK m.868/1: Taşıyıcı, gönderenden aldığı emir ve talimat ile tasarruflarının yerine getirilmesi için gerekli olan giderleri ve uygun bir ücret isteyebilir. 2- TTK m.869/4: Taşıyıcı, m.869/3'e göre alınan önlemler sebebiyle gerekli giderlerin tazminini ve uygun bir ücret ister; meğerki, engel kendi riziko alanına giren bir nedenden kaynaklanmış olsun., 3- TTK m.870:Bir taşıma veya teslim engelinden dolayı, taşıma, süresinden önce sona erdirilirse, taşıyıcı, taşımanın tamamlanan kısmıyla orantılı olarak taşıma ücretine hak kazanır. Engel, taşıyıcının riziko alanına giren bir sebepten kaynaklanmışsa, taşıyıcı, ancak gönderenin menfaatine olduğu ölçüde taşımanın tamamlanmış bulunan kısmı hakkında istemde bulunabilir.) diğer giderler kapsamında olup, vergi, harç vs gibi giderler ise kamu giderleridir.

Taşıma konusu eşyada kısmi zıya oluşmuş ise, bu noktada taşıma ücreti ve diğer giderlerin de zıya oranında indirilmesi gerekir[756]. TTK m.882 uyarınca taşıyıcının

[755] Koller; s.460 (HGB Art.429), Aydın; s.117.

sorumluluğu sınırlı olduğunda bu noktada taşıyıcı taşıma konusu eşyanın net olmayan(brüt) ağırlığı ile sorumlu olacağından, taşıma ücreti ve diğer giderler zarar hesabına katılmayacaktır[757]. Sınırlı sorumluluk halinde tüm diğer giderlerin tazmini, eşyanın brüt ağırlığının her bir kilogramını karşılayan özel çekme hakkı sonucu elde edilecek bedel içinde yer alacaktır.

TBK m.112;

Borcun ifa edilmemesi

'Borç hiç veya gereği gibi ifa edilmezse borçlu, kendisine hiçbir kusurun yüklenemeyeceğini ispat etmedikçe, alacaklının bundan doğan zararını gidermekle yükümlüdür.'

TBK m.136;

E. İfa imkânsızlığı

'Borcun ifası borçlunun sorumlu tutulamayacağı sebeplerle imkânsızlaşırsa, borç sona erer.

Karşılıklı borç yükleyen sözleşmelerde imkânsızlık sebebiyle borçtan kurtulan borçlu, karşı taraftan almış olduğu edimi sebepsiz zenginleşme hükümleri uyarınca geri vermekle yükümlü olup, henüz kendisine ifa edilmemiş olan edimi isteme hakkını kaybeder.'

TBK'nın ilgili maddeleri de göz önüne alındığında, kusursuz sorumluluk dahilinde, borcun ifası imkansız hale gelir ise, her iki taraf da borçtan kurtulmaktadır. Borçtan kurtulan tarafın alacağı edimi istemesi sonucu, taşıyıcı da taşıma ücretine hak kazanamayacaktır.

CMR Açısından;

CMR m.23/2, daha öncede belirttiğimiz üzere, tazminatın belirlenmesinde eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı yer ve zamandaki değerini esas almaktadır. CMR

[756] Adıgüzel; s.215.
[757] Koller; s.479 (HGB Art.432)

m.23/1, eşyanın tamamen veya kısmen kaybından kaynaklanan zararların tazmini hususunu düzenlemektedir[758]. Dolayısı ile eşyanın kısmen veya tamamen kaybından dolayı tazminat hesaplanacak ise, bu tazminat eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği yer ve zamandaki değerine göre hesaplanacak olup, varma yerinde eşyanın değerinin farklı olması tazminat hesabına konu edilmeyecektir. Eşyaların değeri belirlenirken taşıma işi için kabul edilen yer ve zamandaki değerinin esas alınması, eşyanın varma yerinde ve zamanında ortaya çıkabilecek değer artışlarından taşıyıcının sorumlu olmamasını ifade etmektedir[759]. Söz konusu tazminatın hesaplanmasında CMR m.23 ve m.25 hükümleri esas alınmaktadır[760].

Eşyanın teslim alındığı yerdeki değeri, gönderenin karını, taşıma ücretini ve yapılan diğer masrafları içermediğinden doğal olarak taşıyıcıya teslim etme yerindeki

---

[758]T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, E. 2002/7548, K. 2003/517, T. 21.1.2003'…*Dava, nakliyat sigorta sözleşmesi uyarınca sigorta ettirene ödenen tazminatın davalılardan rücuen tahsili istemine ilişkindir. Diğer mal sigortalarında olduğu gibi bu tür sigortada da sigortacı sorumlulardan sigorta ettirene ödediği bedeli değil, gerçek zararı isteyebilecektir. Dolayısıyla gerçek zararın belirlenmesi gerekmektedir. Somut olayda mahkemece tazminat konusunda ekspertiz raporuna atıfta bulunan bilirkişi raporu esas alınarak hüküm kurulmuştur. Ekspertiz raporunda hasarlı bobinlerin ticari değerinin olduğu ifade edilmiştir. Dosya kapsamından sigortacıya bırakıldığı anlaşılan hasarlı bobinlerin ekonomik bir değere sahip olup olmadıkları, ekonomik değerleri mevcutsa hurda değeri olarak belirlenen tazminattan indirilip indirilmeyeceği hususlarına bilirkişi raporunda değinilmediği gibi, bu hususta mahkemece bilirkişi kurulundan ek rapor da alınmamıştır. eksik incelemeye dayanan bilirkişi raporunun hükme esas alınması doğru görülmemiş, hükmün davalılar yararına bozulması gerekmiştir…',* Kazancı İçtihat.

[759] Akıncı; s.139

[760] ' *..09.09.2009 tarihinde yağmur sularının depoyu basması nedeniyle hasarlandığı hususunda bir ihtilaf bulunmamaktadır. Uyuşmazlığa uygulanacak CMR 'nin 17. Maddesinde taşıyıcının taşınan malları teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar geçen zaman aralığında taşınan mallarda meydana gelen zıya ve hasardan sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Malların hasara uğraması durumunda ödenecek tazminat miktarı CMR 'nin 25. maddesi uyarınca belirlenecek olup buna göre hasar durumunda taşıyıcı 23. Maddenin 1, 2 ve 4. Paragrafına göre hesaplanan malların değerinde söz konusu olacak azalmadan sorumlu olacaktır. Bu itibarla taşıyıcının malların eski durumuna getirilmesi veya malların tamir edilmesi masraflarından dolayı sorumluluğu bulunmamaktadır….* 'T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, 22.09.2014 E. 7991/K.14240, Lale; s. 822-823., ' *…Ancak dosya kapsamında bulunan bilgi ve belgeler ile bilirkişi incelemesi sonucu hazırlanan rapordan, dava konusu taşınan emtiadaki hasarın nedeni anlaşılamamaktadır. Bu itibarla öncelikle dava konusu taşınan kumaş emtiasının ıslanma nedeninin araştırılması ve oluşacak sonuca göre bir karar verilmesi gerekirken yazılı şekilde karar verilmesi doğru olmadığı gibi, taşınan emtianın ambalajının yeterli olmadığı ve imha tutanağının gerçeği yansıtmadığı yönündeki davalı savunmasında değer verilmemesi de doğru olmamıştır. Bu itibarla mahkemece, taşıma hukuku konusunda uzman bir bilirkişi kurulundan rapor alınarak, emtianın ıslanma nedeninin yeterli ambalaja sahip olup olmadığının, imhasının gerekip gerekmediğinin belirlenmesi ve oluşacak sonuca göre CMR Konvansiyonu hükümleri doğrultusunda bir karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde eksik inceleme sonucu hüküm kurulması doğru olmamış ve hükmün bu nedenle davalı yararına bozulması gerekmiştir….'* T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, E. 6697/, K. 30.06.2014. 12434., Lale; s.820-821.

değerinden daha düşük bir değerdedir[761]. Söz konusu bu sakınca, CMR m.23/4'Yükün taşınması dolayısıyla ödenen taşıma ücreti, gümrük resimleri ve diğer ödemelerde, malın tamamen kaybedilmesi halinde tamamen ödenir. Kısmen kaybolma halinde ise karşılaşılan zarar oranında ödeme yapılır. Bunlar dışında başka tazminat ödenmez. 'hükmü ile giderilmiştir[762].

Tazminata konu eşyanın değerinin belirlenmesinde esas alınan CMR m. 23/2'ye göre, öncelikle eşyanın ticaret borsası fiyatına, ticaret borsası fiyatı yoksa geçerli piyasa fiyatına (rayiç değer), eğer bu da yoksa aynı tür ve nitelikteki malların normal değerine göre belirlenecektir[763]. Karayolu ile uluslararası taşınabilen eşyalarda borsa değerinin olması çok az görülen bir durum olduğundan, daha zıyade tazminat belirlerken eşyanın güncel piyasa değeri(cari değer), eşyanın satış değeri daha çok kullanılmaktadır[764].Eşyanın piyasa değeri, aynı tür eşyanın belirli bir arz ve talep ortamında yapılan alım-satım işi sonucunda vardığı değeri ifade eder[765]. Tazminat hesabında, eşyanın taşınmak üzere taşıyıcı tarafından kabul edildiği yer ve andaki

[761] Aydın; s.112.
[762] Heuer ; s.118.
[763] T.C.YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, E. 2016/8923, K. 2017/5740,T. 25.10.2017'….*Mahkemece bozma ilamına uyularak yapılan yargılama sonunda; hasarın alt taşıyıcı konumunda olan Dilhan Uluslararası Nakliyat firmasının söz konusu emtiayı taşıması sırasında oluştuğu, 6762 Sayılı TTK 781, 783 (6102 Sayılı TTK'nun 875) vd. maddelerine göre malın gönderilene teslim tarihine kadar oluşan zıya ve hasardan taşıyıcının (alt taşıyıcı ile birlikte) sorumlu olduğu, taşıma sözleşmesinin CMR hükümlerine göre yapıldığı, sözleşmenin 17,21,23 maddelerine ve CMR Konvansiyonunun 6.bölümü gereğince taşıma sırasında meydana gelen hasarlardan asıl taşıyan ve alt taşıyanların birlikte sorumlu olduğu, davacı ... şirketinin de sigortalısına yaptığı ödemeyi ödeme tarihinden itibaren reeskont faizi ile birlikte davalıdan talep edebileceği gerekçesiyle davanın kabulüyle 7.176 USD tazminatın ödeme tarihi olan 10/11/2006 tarihinden itibaren işleyecek faizi ile birlikte davalıdan alınarak davacıya verilmesine karar verilmiştir……..2-) Dava, taşıma sebebiyle oluşan hasarın davalı taşıyıcıdan rücuen tahsiline ilişkindir. CMR'nin 23/2. maddesine göre, "Malın kıymeti, ticaret borsası fiyatına göre saptanır. Eğer böyle bir fiyat yoksa, geçerli piyasa fiyatlarına göre bir tespit yapılır. Eğer ne ticaret borsası fiyatı ne de geçerli piyasa fiyatı mevcut değilse, tespit aynı cins ve kalitedeki malların normal kıymetine göre yapılır." Aynı maddenin 3.fıkrasına göre de "Tazminat, eksik brüt ağırlığın kilogramı başına 8,33 hesap birimini aşmayacaktır." Kural olarak taşıyıcının sorumluluğu sınırlı sorumluluktur. Mahkemece bilirkişi raporu alınmış ise de malın kıymeti ve davalının sınırlı sorumluluğu konusunda bu maddelere uygun bir araştırma ve inceleme yapılmamıştır. Mahkemece CMR'nin 23/2 ve 3. maddeleri göz önüne alınarak bir hesaplama ve değerlendirme yapılmak üzere bilirkişiden ek rapor alınarak sonucuna göre karar verilmesi gerekirken yazılı şekilde hüküm kurulması doğru görülmemiş bozmayı gerektirmiştir…'* , Aynı yönde bakınız; Yargıtay 11. HD, 17.04.2009 tarih 2009/3101E., 2009/4768 sayılı kararı, Yargıtay 11. HD, 22.11.2005 tarih 2004/12377E., 2005/11330 sayılı kararı, Yargıtay 11. HD, 30.04.1999 tarih 1999/825 E., 1999/3429 sayılı içtihadı, Kazancı İçtihat.
[764] Glöckner; Limits, s.99
[765] Kaya; II, s.262.

değeri esas alınacağından, bu tarihte doğmamış olan gümrük vergisi, diğer harçlar ve resimler piyasa unsuru olarak dikkate alınmayacaktır[766].

Tazminatın nasıl hesaplanacağı konusunda Yargıtay'ın bu kararında dikkat çekmek isteriz;

'....Davaya konu zararın meydana geldiği taşıma, CMR'ye tabidir. Bu nedenle değerlendirmenin bu Konvansiyon hükümlerine göre yapılması zorunludur. Yükün hasara uğraması halinde tazminatın nasıl hesaplanacağı CMR 25. Madde hükmünde düzenlenmiştir. Anılan madde ile eşyanın zıyaı durumunda tazminatın hesaplanmasını düzenleyen anlaşmanın 23. Maddesine atıf yapılmıştır. Buna göre ilk olarak yine eşyanın değeri belirlenir. Eşyanın değeri tespit edilirken öncelikle bu tazminat yükün taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki borsa fiyatı, borsa fiyatı yoksa piyasa değeri, eşyanın bir piyasa değeri de bulunmuyorsa herkes için ifade ettiği objektif değere göre hesaplanır(Y.11 H.D. 30.03.2012 gün ve 2010/13835- 5010 E.K. sayılı ilamı). Değer tespiti bakımından, zıya halinde farklı olarak, yalnızca hasara uğramış olan kısım değil, eşyanın tamamının değeri dikkate alınır. Daha sonra, bu şekilde belirlenen değerle eşyanın hasarlı haldeki değeri arasındaki fark bulunur. Bu değer kaybına CMR'nin 23/4 maddesi gereğince taşımayla ilgili ödentiler eklenir (Y. 11.H.D. 19.03.2011gün 2001/4-2074 E.K. sayılı ilamı). Eklenecek bu ödenti miktarı eşyanın hasarsız haldeki değeri, hasarlı haldeki değerine oranlanarak bulunur. Sonuçta tazmin olunabilir hasar miktarına ulaşılır. Taşımacının eşyanın bütünündeki hasar dolayısı ile ödeyeceği tazminat eşyanın zıya uğramış olsa idi CMR'nin 23/3., 6., 9. Maddeleri gereğince ödeyeceği tazminat miktarını aşamaz(Y. 11.H.D. 22.02.2017 gün ve 2005/14441-3246 E.K. sayılı ilamı). Hasar, yükün bir kısmında vukua gelmiş ise bu takdirde tazminat, sadece hasardan etkilen kısım zıya(kısmi zıya) maruz kalmış olsa idi, ödenecek tazminat miktarlarından fazla olmaz. Bu hükmün uygulanabilmesi için eşyanın değerinde herhangi bir değişme olmaksızın parçalara bölünebilir olması gerekir. Aksi takdirde, hasar eşyanın tamamının değeri göz önünde bulundurularak hesaplanır…. '[767].

[766] Kaya; II, s.262

[767] T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, 13. 05.2013, E. 2012/9855, K.2013/9727, Lale; s.819-820.

Taşıma konusu eşya bir sanat eseri veya antika gibi borsa ve piyasa değeri bulunmayan bir eşya ise[768] ya da satışına izin verilmeyen bir eşya ise[769], eşyanın değeri aynı tür ve nitelikteki eşyanın herkes için aynı olan objektif değeridir.

Taşıyıcının sorumlu olduğu tazminat miktarına, taşıyıcının ayrıca taşıma ücreti, gümrük vergisi ve eşyanın taşınması sebebi ile yapılmış olan masrafların da eşyanın tamamen zıya olmasın halinde hak sahibine iade etmesi gerekir[770]. CMR, piyasa değerinin belirlenmesinde ancak taşımaya başlamadan önce yapılmış olan doğmuş masraf ve vergileri dikkate almakta olup, ambalaj masrafları, eşyanın taşıyıcıya teslim olunduğu yere getirilmesi için ödenen taşıma ücreti ve önceki bu taşımayla ilgili sigorta, akreditif, depolama, ithal mal ise ithalatta ödenen gümrük vergisi piyasa değerini oluşturan unsurlar içinde yer almaktadır[771]. Akıncı; bu masraflardan taşıma ücreti ve depolama giderinin tazminata dahil edilmeyeceği fikrindedir[772].Glöckner ise taşıma ile direkt olarak ilgili olmayan masrafların(eşyaların kontrolü, soğuk hava deposuna alınması vs. gibi) iade edilmesine gerek olmadığı görüşündedir[773].Sair masraflar, eşyanın tartılması karşılığında ödenen ücret, taşıma sigortası bedeli, ihraç ya da ithal izni için ödenen vergi, harç, resimler, taşımaya ilişkin belgelerin hazırlanması için yapılan giderler, taşıma için refakatçi gerekiyor ise refakatçi için ödenen ücret, taşımada özel koruma tedbiri gerekiyor ise-buzla soğutma gibi-, bunun için ödenen ücret, yeni talimatlar sebebi ile taşıyıcıya verilen ek ücretler, eşya paketlenmeden verilmiş ise paketlenmesi için verilen ücretler, yazışmalar sebebi ile gerçekleşen pul, posta giderlerini karşılamaktadır[774]. Bu giderlerin iadesine imkan tanınmasının amacı, tazmini istenen değerin esas itibarıyla eşyanın uğradığı zararı karşılamayı amaçlaması veya bu halde gönderenin ayrıca sebepsiz yere bir harcama yapmamış olmasıdır[775].

[768] Arkan; Sorumluluk, s.154.
[769] Adıgüzel; s.217.
[770] Kaya; II, s.262.
[771]Sabih Arkan; Zıya Nedeniyle Ödenecek Tazminatın Belirlenmesinde Esas Alınan Değer ve İadesi Gereken Masraflar, Batider C.XIV, S.2, İstanbul 1987, s.28vd. (Masraflar)
[772] Akıncı; s.140.
[773] Glöckner; Limits, s.103.
[774] Arkan; Masraflar, s.30 vd.
[775] Kaya; II, s.262.

CMR açısından, her ne kadar CMR metninde fatura değerinin tazminat hesaplamasında esas alınacağına dair net bir hüküm bulunmasa da, eşyanın değerinin tespitinde bazen de fatura değerinin esas alındığı görülmektedir. Ancak bilinmelidir ki fatura değeri her zaman eşyanın değeri konusunda doğru bilgiyi taşımamaktadır. Zira pratikte fatura değerinin çoğu zaman eşyanın gerçek değerinden daha düşük olduğuna rastlanılmaktadır; bu noktada eşyanın piyasa değeri esas alınmalıdır. Bazen de gönderen ödediği taşıma ücretini de dahil ederek yüksek bir fatura düzenleyebilmektedir; bu noktada da fatura eşyanın piyasa değerini ifade etmeyecektir. Örneğin, Ex Works taşımalarda taşıma ücreti her zaman taşımaya konu eşyanın fiyatına eklenir. Bir CIF taşımada gönderenin ödediği taşıma ücreti ve sigorta priminin fatura değerinden düşülmesi ile piyasa değerine ulaşılacağı nettir. Her halükarda, tarafların eşyanın fatura değerinin, eşyanın piyasa değeri olarak kabul edilmesi hususunda uyuşmazlık içine düştüğü durumda, fatura değeri CMR açısından gerçek değeri ifade etmeyecektir[776]. CMR m.23/4 uyarınca kısmi zıyada karşılaşılan zarar oranında ödeme yapılır prensibi gereğince, taşıyıcı zıyaa uğramayan kısım için taşıma ücreti talep edebilecek olup, sayılan masraflardan kısmi olarak sorumlu olacaktır[777].

Gümrük vergisi, taşıma ücreti ve diğer masraflar üçüncü bir kişi tarafından ödenmiş ise, bu noktada masrafları talep hakkı ödemeleri yapan üçüncü kişidedir. Bu halde de taşıyıcı masrafların iadesi bakımından sorumludur, talep hakkı sahibi değişmiştir. Gönderen ve gönderilence kendi kusurlu davranışı sonucunda bir ödeme yapılmışsa bunların taşıyıcı tarafından ödenmesi söz konusu olmayacaktır[778]. CMR açısından, gönderen veya gönderilenin yapmış olduğu masrafları talebinde bir sınırlama söz konusu değildir. CMR m.23/3'te yer alan 'Tazminat, noksan olan brüt ağırlığın beher kilogramı için 25 frangı geçemez. Frank bir gramın 10/31`i ağırlığında safiyeti binde 900 olan altın franktır.' İfadesi gereği brüt kilogram başına sınırlama burada geçerli olmayacaktır.

[776] Hill/ Messent; s.128.
[777] Akıncı; s.140.
[778] Arkan; Masraflar, s.30.

CMR ile düzenlenmiş bulunan uyuşmazlıklarda ulusal yasalara başvurma imkanı yoktur[779]. CMR, iç hukuka girmiş ve uygulama alanı kazanmıştır. Anayasa 90. madde uyarınca 'Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası antlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. (Ek cümle: 7/5/2004-5170/7 md.) Usulüne 18 göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası antlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası antlaşma hükümleri esas alınır.'[780].

1.2.2.Eşyanın Hasara Uğraması Halinde Tazminat Miktarları (TTK ve CMR açısından)

TTK açısından;

TTK m.880/2'ye göre taşıyıcını eşyayı taşımak üzere teslim aldığı anda eşyanın hasarsız değeri ile vuku bulan olay sonucu hasarlı değeri arasındaki farkı (TTK m.880/3 uyarınca piyasa değeri veya cari değer) taşıyıcı tazmin etmekle yükümlüdür**.**

Hasar, eşyanın maddi değerinin düşmesine sebep olan her türlü kötüleşme olduğundan, taşıma sırasında borsa değerinin düşmesi, mevsime göre eşyadaki değer kayıpları hasar kavramına dahil olamaz[781].

TTK m. 880/2'ye göre eşyanın hasara uğraması hâlinde, onun taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki hasarsız değeri ile hasarlı değeri arasındaki fark tazmin edilir, Zararı azaltmak ve gidermek için yapılacak harcamaların birinci cümleye göre saptanacak değer farkını karşıladığı karine olarak kabul edilir. Bu durumda TTK m.880'e göre ödenecek tazminattan TTK m.883'e göre taşıma ücreti, gümrük ve bunun gibi taşıma işi ile doğrudan ilgili giderlerin de gönderilene iade edilmesi gerekecektir. Bu giderler, ödenecek tazminata göre uygun oranda indirilerek hak sahibine ödenecektir.

[779] Erdem; s.429.
[780] https://www.tbmm.gov.tr/anayasa/anayasa_2018.pdf,e.t. 30 Ekim 2018.
[781] Arkan; Taşıyıcının Sorumluluğu, s.106.

CMR'de ise hasar durumunda yukarıda yazılan masrafların indirileceğine dair açık bir hüküm bulunmamaktadır. TTK m.883'ün kaynakları CMR m. 23 (4) ile ATK 432. paragrafıdır[782].

Taşıyıcı, TTK m.875/2 ve m.876 uyarınca eşyanın teslim yeri ile teslim edildiği yerdeki durumu arasında herhangi bir fark olmadığını, hasarın oluşmadığını veya hasarın gerçekleşmiş olduğu ancak bunun TTK m.878'de yer alan sebeplerden dolayı olduğunu ispat etmekle mükelleftir. Hasar tespitinde sorumluluk sınırları TTK m.882 hükmü uyarınca belirlenecektir. Taşıyıcının ispat etmesi kaydıyla, eğer eşya varma yerinde gönderilene bildirilmiş ve fakat gönderilenin eşyayı teslim alma süresinin uzaması sebebi ile eşyada değer kaybı olmuş ise taşıyıcı sorumlu olmayacaktır.

Her koşulda hasar tespitinin doğru yapılması gerektiği kanaatindeyiz. Eşya hasarlı da olsa satışa çıkarılabilecek durumda ise eşyanın hasarlı olarak satışından sonra satış masrafları ile birlikte eşyanın teslim alındığı yerdeki değerinden düşülerek elde edilen meblağ eşyanın hasarlı değeri olacaktır. Eşya satılamayacak kadar hasarlı ise, değeri bilirkişiler ile belirlenmelidir[783].

Hasar sebebi ile tazminatta kar kaybı dikkate alınamayacağı gibi, tamiri mümkün eşyada tamir sebebi ile yapılan masraflar da tazminat hesabında dikkate alınmayacaktır[784].

TTK m.488 uyarınca bir pay senedi veya ilmühaber, tedavülü mümkün olmayacak derecede yıpranmış veya bozulmuşsa ya da içeriği veya ayırt edici özellik ve nitelikleri tereddüde yer bırakmayacak tarzda anlaşılamıyorsa, sahibi, giderlerini peşin ödemek şartıyla, şirketten yeni bir senet veya ilmühaber istemek hakkını haizdir. Dolayısıyla taşımaya konu eşya bir kıymetli evrak, bir varaka ise, bunlar tedavülü mümkün olmayacak derecede yıpranmış veya bozulmuşsa ya da içeriği veya ayırt edici özellik ve nitelikleri tereddüde yer bırakmayacak tarzda

[782]GEREKÇE/Madde 883 –Hüküm taşıyıcının iade borcunu düzenlemektedir. Taşıyıcı, zıya ve hasardan sorumlu ise 880 ilâ 882 inci maddelere göre ödeyeceği tazminat dışında aldığı taşıma ücretini iade eder, taşıma ile ilgili vergi ve resimleri ve taşıma nedeniyle doğan diğer giderleri de tazmin eder. Hüküm, taşıma süresinin aşılması, yani gecikme halinde uygulanmaz. Bu hükümde öngörülen tazmin yükümlülüğü 882 nci maddede düzenlenen sınırla bağlı değildir

[783] Arkan; Sorumluluk, s.160.

[784] Glöckner; Limits, s.105.

anlaşılamıyorsa, yenileri ile değiştirilmeleri istenebilmektedir. Bu durum mümkün ise, zarar, kıymetli evrakın değiştirilmesi için yapılan giderler olarak hesap edilmelidir[785]. Eğer bu şekilde bir yola gidilemiyor ise zarar zıya sebebi ile zararının tamamının tazmin edilmesi yolunda olacaktır.

Taşıyıcının iddiaları, zararın eşyanın doğal niteliğinden doğması, TTK m.875/2 gereğince hak sahibinin emir, talimat ve davranışlarından doğması üzerinde yoğunlaşmaktadır. Taşıyıcı, eşyada oluşan hasarın sebebini ispat etmedikçe sorumluluktan kurtulamaz. Eğer hasar, hak sahibi gönderen veya gönderilenin emir talimat veya davranışlarından kaynaklanmış ise, bu noktada emir talimat veya davranışların zarara ne oranda etki ettiği hesap edilerek tazminatta indirime gidilebilecektir.

CMR açısından;

CMR'ye tabi bir taşımada eşyanın hasara uğraması neticesinde taşıyıcının sorumlu olacağı tazminatı belirlerken CMR m. 25'te yer alan ilkelerden yararlanmaktayız. Buna göre hasar belirlemede öncelikle eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı yer ve zamandaki değerinin tespiti gerekmektedir. Taşıyıcı, CMR m.23/1, 2 ve 4 uyarınca belirlenecek değer, hasarın oluşması ile kaybedilen bölüm kadar olacaktır. Eşyaların eski duruma getirilmesi ya da tamir edilmesi için gereken masraflar taşıyıcının sorumluluğunda değildir[786].

Tazminata ilişkin değer hesaplanırken, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı yer ve zamandaki değerinden, olay sonucu eşyanın hasara uğraması ile değeri arasındaki fark hesap edilir[787].

İlgili bu hükme göre taşıyıcının CMR m.23 uygulaması ile ödeyeceği tazminat CMR m.25/2 a ve b bentleri[788] uyarınca sınırlandırılmıştır.

Taşımaya konu eşyanın her ne kadar bir kısmı hasar görse de, bütününün ekonomik değeri kaybolabilir; bu durum tam zıya durumu olup, eşyanın tamamı hasara uğramış

[785] Zeyneloğlu; s. 266.
[786] Glöckner; Limits, s.105, Akıncı; s.146.
[787] Glöckner; Limits, s.105.
[788] Bkz. Bölüm 2, dn.636.

gibi tazminatın hesaplaması yapılır[789]. Aynı şekilde eşya ekonomik değerini yitirecek şekilde bütünüyle zarara uğramışsa, cam eşyanın tamamen kırılması gibi, burada hasar değil, zıyadan bahsedilecektir[790]. ARSLAN KAYA'ya göre, CMR m.25/2 hükmüne göre zıya veya tam hasar şeklinde hangi görüş benimsenirse benimsensin ödenecek tazminat miktarı aynı olacaktır, değişmeyecektir; zira bu halde hasarın varlığı kabul edilse bile ödenecek tazminat 25/2'de belirlenen sınırlar ile tam zıya halinde ödenmesi gereken miktarı geçemeyecektir[791].

1.2.3. Tazminatta İade Edilecek Giderler, Faiz ve Tazminatın Yabancı Para Üzerinden İstenilmesi

CMR m.23/4[792]'e göre taşıma ücreti, gümrük ve diğer ödemeler yükün tamamen kaybedilmesi halinde hak sahibine ödeneceğini ifade etmektedir. Yükün kısmen kaybolması halinde ise zarar nispetinde hak sahibine ödeme yapılacak olup, bunlar dışında herhangi bir ödeme yapılmayacaktır. Bu hükme göre iade edilecek giderler açıklanmış olup, bunlar taşıma ücreti, gümrük vergileri ve taşıma işi sebebi ile gönderen tarafından yapılmış tüm giderlerdir.

Bu sonuca göre taşıyıcı, yükün tamamen kaybolması halinde taşıma ücretine hak kazanamayacaktır[793].Taşıyıcının, yükün zayi olması halinde sorumlu olacağı ve eşya değerinin hesaplamasında dikkate alacağı masraflar kapsamında, taşıma işinin

[789] Kaya; II, s.264, Hill/Messent; s.143.
[790] Arkan; Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 50., Atabek; Eşya Taşıma, s. 270.
[791] Kaya; II, s. 264, dn.126.
[792] Bkz. Bölüm 3, dn.729.
[793] Yargıtay 11. H.D. 21.10.2005 tarihli, 2005/11835 E. ve 2005/10151 sy. Kararı *' ..Somut olayda taşıma, CMR hükümlerine tabi olup, taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan mükellefiyeti ancak gönderiler geçerli bir teslim ile sona erer. Dava konusu emtianın, vesaik karşılığı teslim esaslarına göre satıldığı ve bu şekilde teslimin kanıtlanamadığından ve emtia usulüne uygun teslim edilmeden çalınmış ve böylece emtia tam hasara uğradığından, davalı taşıyıcı CMR 'nin 23/4. Maddesi hükmüne göre navluna hak kazanamamıştır. Taşıma ücretini davacının selefinden talep edemeyecek olan davalının, taşıtanın halefi olan davacı sigortacıdan da navlun ücretinin düşürülmesini talep etmesi yerinde değildir. …, ayrıca CMR 2nin 23. Maddesine göre eşyanın değeri yükleme yerindeki değerine göre belirleneceğinden, mahkemece mal faturası ve poliçede yazılı sigorta bedeli ve 05.05.2003 tarihli bilirkişi kurulu raporundaki değere hükmedilmekle bu hususlara yönelik karar düzeltme istekleri yerinde görülmemiştir…' Yargıtay 11. H.D. 19.03.2001 tarihli, 2001/04 E. ve 2001/2074 sy. Kararı'..Dava , uluslararası karayolu ile taşıma sırasında verilen hasar bedelinin tazmini istemine ilişkindir. Davacı, taşımanın belirlenen sürede yapılmadığını, sürenin uzaması nedeni ile emtianın %80 oranında hasarlandığını iddia ve ispat etmiştir. Zarar ve zıyan halinde istenebilecek tazminatın hesap yöntemi , CMR 'nin 25. Maddesinde düzenlenmiştir. Davacının talebi, taşıma sırasında verilen hasar nedeni ile tazminat olduğuna göre, CMR'nin 25. Maddesine göre bulanacak tazminat miktarına, ayrıca geç teslim nedeni ile CMR'nin 23/4-son maddesine göre hükmedilecek navlunun ilavesi doğru görülmemiştir…',* Kazancı İçtihat.

başlama anında, gönderen tarafından yapılan taşıma ücreti, ambalaj giderleri, gümrük vergisi, depolama masrafları ve diğer giderler yer almaktadır[794].

Tazminatın hangi ülke parası ile ödeneceği CMR m. 27/2 ve TBK m.99 çerçevesinde belirlenecektir.

Söz konusu CMR hükmüne göre tazminat talebinde bulunan ödemenin yabancı ülke parası ile ödenmesini talep edebilmektedir[795]. Ödemenin yapılacağı ülke bu konuda bir yasak getirmiş ise tazminat, ödemenin yapılacağı gün ve yerdeki kura göre ülkenin parasına çevrilerek ödenecektir. Böylece yabancı para üzerinden tazminata hüküm vermenin mevzuat gereği imkansız olduğu ülkeler bakımından uygulamada kolaylık sağlanmıştır[796].

Bir borcun konusu para ise, bunun memleket parası ile ödenmesi asıl olandır. TBK m.99/2'ye göre ülke parası dışında bir para birimi ile ödeme yapılması kararlaştırılmış ise, sözleşmede aynen ödeme veya bu anlamda bir ifade yer almadıkça borç ödeme günündeki rayiç üzerinden ülke parası ile ödenecektir. Borç ödenmez ise, alacaklı alacağını aynen veya vade ya da fiili ödeme günündeki rayiç üzerinden ülke parası ile ödenmesini talep edebilecektir.

Belirtmek gerekir ki mahkemenin yabancı para üzerinden tazminat yönünde karar verebilmesi için, taraflar arasında yabancı para üzerinden yapılmış bir anlaşma olması[797] veya zararın yabancı para olarak doğması gerekir[798].

---

[794] Erdem; s.468.

[795] Bkz. CMR m.27/2:*'Tazminatın hesaplanmasında asıl olan unsurlar ödemenin istendiği ülke ve parası ile ifade edilmediği zaman, söz konusu tazminatın o ülke parasına çevrilmesi, ödemenin yapılacağı gün ve yerde uygulanan kura göre saptanır.',* TBK m.99: D. Ödeme*'I. Ülke parası ile Konusu para olan borç Ülke parasıyla ödenir.*
Ülke parası dışında başka bir para birimiyle ödeme yapılması kararlaştırılmışsa, sözleşmede aynen ödeme veya bu anlama gelen bir ifade bulunmadıkça borç, ödeme günündeki rayiç üzerinden Ülke parasıyla da ödenebilir.
Ülke parası dışında başka bir para birimiyle belirlenmiş ve sözleşmede aynen ödeme ya da bu anlama gelen bir ifade de bulunmadıkça, borcun ödeme gününde ödenmemesi üzerine alacaklı, bu alacağının aynen veya vade ya da fiilî ödeme günündeki rayiç üzerinden Ülke parası ile ödenmesini isteyebilir.'

[796] Adıgüzel; s.225.

[797] Yargıtay 11. H.D. 08.02.2010 tarihli, 2008/10612 E. ve 2010/1390 sy. Kararı *'…Dava, taşıma sigorta poliçesine dayalı rücuan tazminat istemine ilişkindir. Hüküm altına alınan tazminatın yıllık %5 oranında temerrüt faizi ile birlikte tahsiline karar verilmiştir. Dairemizin yerleşik uygulamasına göre CMR Konvansiyonu'nun 27. Maddesindeki yazılı temerrüt faizinin uygulanabilmesi için, tazminatın yabancı para üzerinden hüküm altına alınması gerekmektedir. ….',* Kazancı İçtihat.

Sonuç olarak görüyoruz ki, yabancı para üzerinden talepte bulunulması mümkündür. Bu noktada mahkemeler de yabancı para üzerinden karar verebilecektir.

Tazminatın ödeneceği para birimi ve faiz arasında hesap açısından önemli bir ilişki vardır. Bu hususa ilişkin TTK' nın Taşıma Hukuku başlıklı kitabında özel bir hüküm bulunmamakta olup, bu konuda temel yasamız TBK olmaktadır.

Yargıtay, CMR' ye tabi taşımalarda temerrüt faizinin geçerli olduğunu belirtmiştir[799]. TTK m.9 ise TTK' ya tabi bir taşımada temerrüt faizini belirleyeceği maddedir. Buna göre 3095 sayılı kanun çerçevesinde avans faizi uygulanacaktır[800]. Ticari işlerde faiz oranı TTK m.8 uyarınca serbestçe belirlenebilecektir. Ancak mürekkep(bileşik) faiz hukukumuzda bazı istisnalar hariç(1- Tacirler arası yapılmış ödünç sözleşmeleri, 2- Üç aydan az olmamak kaydıyla tacirler arasında yapılan cari hesap sözleşmeleri, 3- Hamilin müracaat hakkı kapsamı) yasak olduğundan mürekkep faiz işletilememektedir.

Faiz konusuna gelince, CMR m.27/1 hükmüne göre tazminata hakkı olan kişi bunun için faiz talebinde bulunabilecektir. Yıllık %5 olarak hesaplanacak faiz, ödeme talebinin taşıyıcıya yazılı olarak gönderilme tarihinden (temerrüt tarihi) itibaren

---

[798] Adıgüzel; s.225.

[799] T.C.YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, E. 2016/13700, K. 2018/4574, T. 19.6.2018' *…Mahkemece, Dairemiz bozma ilamına uyularak yapılan yargılama sonrasında, tüm dosya kapsamına göre; Davalı şirketin CMR Konvansiyonu 17/1. maddesi uyarınca malları teslim aldığı ve teslim edilinceye kadar, bunların tamamen veya kısmen kaybından ve vuku bulacak hasardan sorumlu olduğu, davalı taşıyan tarafından ihtirazı kayıtsız aldıkları emtiadaki hasarın kendilerinin sorumlu olmadığı bir sebepten ileri geldiğini ispat edemediği, davaya konu makinenin davalı şirket sorumluluğunda vinçle taşınması gerekirken; özensiz ve zarar meydana gelme bilinci içince ön taraftan forkliftle taşındığının her iki tarafça kabul edildiği, gerekçesiyle davanın kabulüne, 7.781,59 TL'nin dava tarihinden itibaren ticari temerrüt faizi ile tahsiline karar verilmiştir….'*, Kazancı İçtihat

[800] T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, E. 2001/9935, K. 2002/2103T. 11.3.2002 *'…. Mahkemece, iddia, savunma, bilirkişi raporu ve tüm dosya kapsamından taraflar arasında Fransa' da bulunan Ceben Firmasına cam emtia taşınmak üzere anlaşma yapıldığı kamyonun komple tutulduğu, bütün çıkış muamelelerinin yapıldığı ancak yola çıkılacağı zaman davalının başka tekstil ürünlerini de alması nedeniyle 3 gün geciktiği, davacının bu nedenle Fransa' daki firmaya gecikme nedeniyle tazminat ödediği, CMR uyarınca taşıma ücretini geçmeyecek tazminata hükmedilmesi gerektiği gerekçesiyle, davanın kısmen kabulü ile 17.595, 722 Fransız Frangının 17.11.1998 tarihinden itibaren yıllık %70 döviz faizi ile davalıdan tahsiline karar verilmiştir……Dava, uluslararası kara taşıma sırasında gecikme nedeniyle uğranılan zararın tazmini istemine ilişkindir. Davacı, dava dilekçesi ile 60.000. Fransız Frangının Fransız Frangına uygulanan en yüksek faizi ile tahsilini talep etmiştir. Bu durumda mahkemece, 3095 sayılı yasanın 4/A maddesi gereğince, Devlet Bankalarının Fransız Frangı üzerinden açılan bir yıl vadeli mevduat hesaplarına uyguladığı en yüksek faiz oranı tesbit edilerek, hükmolunan yabancı para alacağına bu oranda faiz yürütülmesi gerekirken yazılı şekilde karar verilmesi doğru değildir...'*, Kazancı İçtihat

başlayacak olup, böyle bir tarih yoksa faiz davanın açıldığı tarihten itibaren işleyecektir[801]. Davacı veya vekilince verilen dava dilekçesinde tazminat miktarı belirtilmiş olmakla birlikte tarih belirtilmeden sadece faizi ile birlikte tahsil talebinde bulunulmuş ise, temerrüt tarihinden itibaren faiz işletilmesi gerekecektir[802]. CMR' ye tabi olan taşımalarda, taşıyıcıya bir ihtarname veya yazılı belgenin düzenlenerek taşıyıcının temerrüde düşürülmesi ve talebe göre %5 oranında gecikme faizi istenebilir. Temerrüde ilişkin ihtarname veya yazının duraksamaya yer vermeyecek şekilde borç tutarını, ne şekilde oluştuğunu, ödemenin yapılması için tanınan uygun sürenin ne olduğunu[803] içermesi faydalı olacaktır[804].

Belirtmek gerekir ki davalı yukarıda izah edildiği şekilde temerrüde düşürülmüş ise faiz temerrüt tarihinden itibaren başlamalıdır. Tazminatın üst sınırı CMR m.23/7 uyarınca SDR üzerinden belirlenmiş ise, tazminat hesabı yapılırken hangi tarihteki kur üzerinden çevrilerek hesabın yapıldığı ve bu tarihten itibaren faiz yürütülmesi uygun olacaktır.

CMR m.41 'e göre, CMR'nin faize ilişkin açık hükmü gereği taraf devletin yıllık %5 oranından başka bir oranda faiz uygulaması mümkün değildir[805]. CMR m.27/1'de yer alan faiz, yabancı para üzerinden yapılan sözleşmeler veya zararın yabancı para olarak doğması durumlarına ilişkin olduğunun bahsetmiştik. CMR'ye taraf olan ülkelerdeki yıllık ortalama enflasyon oranına baktığımızda yıllık %5 oranında belirlenen gecikme faizi normal olmaktadır. Ancak Türkiye açısından aynı durum söz konusu olmayıp, mahkemelerin Türk Lirası üzerinden verdikleri yıllık %5 oranındaki gecikme faizi zararı karşılar görülmemiştir. Bu sebeple Türk Lirası üzerinden verilen tazminat miktarlarına CMR'ye tabi bir taşıma olsa bile yıllık %5 oranı uygulanamayacağı, taleple bağlı kalınarak tarihler itibari ile değişen oranlarda ticari faiz veya yasal faiz uygulanacağı Yargıtay içtihatlarında öngörülmüştür.

---

[801] Adıgüzel; s.224.
[802] Erdem; s.474.
[803] Yargıtay 11. H.D. 17.10.2002 tarihli, 2002/5996 E. ve 2002/9130 sy. Kararı *'…Davalının temerrüde düşürüldüğü tarih davacının 15.02.2002 tarihli ihtarnamesiyle tanınan 15 günlük sürenin dolduğu 06.03.2001 tarihi olduğu halde, ihtarnamenin keşide edildiği tarihin temerrüt tarihi olarak kabulü ve … doğru değil ise de bu yanlışlıkların giderilmesi yeniden yargılama yapılmasını zorunlu kılmadığından HUMK 438/7 maddesine göre hükmün düzeltilerek onanması gerekmiştir….'*, Kazancı İçtihat
[804] Erdem; s.474.
[805] Akıncı; s.147.

CMR'nin para borcu sebebi ile uygulanan 27/1 hükmü hiçbir ayrıma gidilmeksizin taraf ülkelerde aynı şekilde uygulanması gerektiği ve böylece uygulama birliği getireceği kanaatindeyiz. Yıllık %5 faiz ile giderilemeyen zararın hesabında TBK m.122[806] uyarınca munzam zarar dahilinde istenebilir[807].

2. Tazminat Davasında Taraflar ve İspat

2.1. Genel Olarak

Yetkili ve görevli mahkemeler veya tahkimde açılan tazminat davalarında, taraflar CMR ve TTK kapsamında belirlenen süreler içinde talepte bulunabilir ve iddialarını ispat edebilirler. Yetki[808], görev[809], tahkim[810] konularının ayrı bir inceleme konusu olacak kadar geniş olması sebebi ile çalışmanın dışında tutulmuş olup bu bölümde, tazminat davasının tarafları[811], ispat[812] ve zamanaşımı[813] çalışılmıştır.

2.2. Tazminat Davasında Taraflar

2.2.1.Tazminat Davasının Davacıları(Hak Sahipleri)

2.2.1.1. Gönderen

Malı gönderen, taşıma sözleşmesinin tarafı olarak, kayıp hasar veya gecikmeden dolayı taşıyıcının ilk sorumlu olacağı gerçek veya tüzel kişidir. Gönderen taşıyıcıyı belirlerken genel olarak taşıyıcı hakkında bir piyasa araştırması yaparak taşıyıcıyı tayin eden ve taşıyıcı ile taşıma sözleşmesini akdeden taraftır. Dolayısı ile akit taraf olarak öncelikle malı gönderen, taşıyıcı aleyhine zıya, hasar ve gecikme nedeni ile açılacak davalarda zarara uğrayan kişi olarak karşımıza çıkmaktadır.

---

[806] TBK m.122: Aşkın zarar; *'Alacaklı, temerrüt faizini aşan bir zarara uğramış olursa, borçlu kendisinin hiçbir kusuru bulunmadığını ispat etmedikçe, bu zararı da gidermekle yükümlüdür. Temerrüt faizini aşan zarar miktarı görülmekte olan davada belirlenebiliyorsa, davacının istemi üzerine hâkim, esas hakkında karar verirken bu zararın miktarına da hükmeder.'*

[807] Akıncı; s.150.

[808] Taşıma işinden kaynaklanan bir uyuşmazlıkta, davanın nerede yer alan mahkemede açılacağı hususu usulün yetki konusunu işaret etmektedir.

[809] Taşıma işinden kaynaklanan tazminat davalarının nerede yer alan mahkemede açılacağı hususu mahkemelerin görevini ifade etmektedir.

[810] Tahkim, tarafların sözleşme veya sözleşme dışı bir hukuki ilişkiden doğmuş veya doğabilecek uyuşmazlıkların tamamı veya bir kısmının çözümünün hakem veya hakem kuruluna bırakılmasıdır.

[811] Davalı ve davacı sıfatları çalışılmıştır.

[812] İspat, davacı ve davalının ispat yükü, ispat yükünün yer değiştirmesi çalışılmıştır.

[813] 6102 sy. TTK ve CMR' de yer alan zamanaşımı süreleri çalışılmıştır.

TTK m.868/1'e göre gönderen taşıyıcıya taşıma işi ile ilgili emir ve talimat verebilir, taşımanın durdurulması, eşyanın geri getirilmesi, başka bir yere götürülmesi ya da başka bir kişiye(gönderilen) teslim edilmesi gibi tasarruflarda bulunabilme hakkına sahiptir. Buna göre TTK m.868 ve m.869 muvacehesinde gönderenin emir, talimat ve tasarruflarının taşıyıcı tarafından uygulanmaması neticesinde oluşan zıya, hasar sebebi ile gönderenin dava açma hakkı mevcuttur. Talimat verme yetkisi taşıma senedi ile gönderilene geçmiş ise, hak sahibi gönderilen olacağı için dava açma hakkı da gönderilene ait olacaktır.

Taşıma sözleşmesini genel olarak gönderenin yaptığını düşünürüz. Bazen de eşyanın sahibinin vereceği yetki ile başka bir taşıma sözleşmesi yapabilmektedir. Bu sebeple taşıma sözleşmesini akdeden taraf, yani tevkil yetkisi sahibi, her ne kadar eşyanın asıl sahibi bir başkası olsa bile, tazminat talebinde bulunma hakkına sahiptir.

Taşıma senedinin bir sureti sözleşmeyi akdeden tarafa, yani gönderene verilir. Taşıma senedi gönderen tarafından gönderilene verildiği takdirde, TTK m.868 uyarınca emir, talimat ve tasarruf yetkisi de gönderilene geçmektedir.

TTK m.868/4[814] bağlamında, tasarruf hakkı gönderilene geçtiğinden, tazminat alacaklısı da gönderilen olacaktır. TTK m.869/1 uyarınca, Tasarruf hakkını gönderilen haizse ve bulunamıyorsa veya eşyayı teslim almaktan kaçınıyorsa, tasarruf hakkı birinci cümle uyarınca gönderen tarafından kullanılır. Tasarruf hakkının kullanılması taşıma senedinin ibrazına bağlı tutulmuş olsa bile bu hâlde taşıma senedinin ibrazı gerekli değildir. Bu halde tasarruf hakkının kullanımı gönderene geçtiğinden, tazminat alacaklısı da gönderen olacaktır.

TTK m.869/2 uyarınca, Gönderenin, 868 inci madde uyarınca sahip olduğu tasarruf yetkisine dayanarak malın üçüncü bir kişiye teslim edilmesi talimatını vermesinden sonra, taşıma veya teslim engeli ortaya çıkarsa, birinci fıkranın uygulanmasında, gönderilen gönderenin, üçüncü kişi de gönderilenin yerini alır. Bu bağlamda gönderilen eşyanın üçüncü bir kişiye teslim edilmesi talimatında bulunmuş ise, bu talimat sonrası ortaya çıkacak taşıma ve teslim engelleri sebebi ile ortaya çıkacak zararlar bakımından gönderilen gönderenin yerini alır, üçüncü kişi ise gönderilenin

[814] Bkz. Bölüm 1, dn.263.

yerini alır. Bu noktada tazminat alacaklısı gönderen değil, bu madde hükmünce gönderenin yerini alan gönderilen olacaktır.

CMR m.12[815] uyarınca tasarruf hakkı sahibi gönderen sözleşmede tek taraflı olarak tasarruf yetkisini kullanabilmektedir. CMR m.12 ve TTK m.868'in paralel olduğunu söylemekte sakınca yoktur.

CMR m.5;

'Sevk mektubu üç nüsha halinde düzenlenerek gönderen ve taşımacı tarafından imzalanır. Sevk mektubunun düzenlendiği ülkedeki yasaları izin verdiği takdirde, bu imzalar matbaada basılabilir veya onların yerine gönderen ve taşımacının mühürleri kullanılabilir. Birinci suret gönderenye verilir. İkinci yükle beraber gider. Üçüncüsü ise taşımacı tarafından saklanır.'

TBK m.15;

İmza;

'İmzanın, borç altına girenin el yazısıyla atılması zorunludur. Güvenli elektronik imza da, el yazısıyla atılmış imzanın bütün hukuki sonuçlarını doğurur.

İmzanın el yazısı dışında bir araçla atılması, ancak örf ve âdetçe kabul edilen durumlarda ve özellikle çok sayıda çıkarılan kıymetli evrakın imzalanmasında yeterli sayılır.'

Yukarıda yer alan hükümler uyarınca, imzanın taşıyıcı ve gönderenin el yazısı veya güvenli elektronik imza ile atılması gerekir. TBK m.15'in 2. Fıkrasının[816] da uygulanması mümkündür.

Ayrıca, Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavale Sözleşmesi (CMR),Elektronik Taşıma Belgesi İle İlgili Ek Protokole ihtilaf halinde Adalet Divanına başvuru hakkındaki çekince (ihtirazi kayıt) ile birlikte 22.08.2017 tarih ve 30162 Mükerrer Sayılı Resmi Gazete yayınlayarak31 Ocak 2018 tarihinde katılmış

[815] Bkz. Bölüm 1, dn.253.

[816] TBK m.15/2:*' İmzanın el yazısı dışında bir araçla atılması, ancak örf ve âdetçe kabul edilen durumlarda ve özellikle çok sayıda çıkarılan kıymetli evrakın imzalanmasında yeterli sayılır'*

bulunmaktayız. Ek protokol kapsamında taşıma belgesinin elektronik olarak düzenlenmesi mümkün olabilecek ve sözleşmede belirtilen taşıma belgesine eşdeğer kabul edilip, aynı delil değerine sahip olacaktır. Velhasıl, elektronik taşıma belgesinin aynı ispat kuvvetine sahip olabilmesi için ek protokolde belirtilen şartlara uygun olarak düzenlenmesi gerekmektedir.

2.2.1.2. Gönderilen

Taşıma sözleşmesi gönderen ile taşıyıcı arasında yapılır ve bu kapsamda taşıyıcı CMR m.17, TTK m.875 uyarınca eşyanın kendisine teslim edildiği andan gönderilene teslim edileceği ana kadar eşyada oluşacak zıya ve hasardan sorumlu olmaktadır. TTK m.868 ve CMR m.12-13 kapsamında gönderilenin talimat verme yetkisi olduğu ve bu kapsamda eşyanın teslimini isteyebildiği zamanda geçerli olan sürede talimat hakkını kullanabiliyor ise, gönderilen tazminat alacaklısı durumuna geçecektir[817]. Gönderenin talimat verme ve tasarruf yetkisi taşıma senedinin ikinci nüshasının gönderilene verilmesi veya CMR m.13/1 hükmüne göre gönderilenin taşıma senedinin ikinci nüshasının kendisine teslimini isteme hakkını kullanması ile son bulmaktadır. Bu duruma göre taşıma sözleşmesinden kaynaklanan hak ve yükümlülükler taşıma sözleşmesini akdeden taraf taşıyıcı ve taşıtandadır. Ancak eşya sahibi taşıtan, taşıma konusunda A Nakliyat firması ile sözleşme yapmış, A Nakliyat ise yükü B'nin maliki olduğu araçla taşıtmış ve yük varma yerine götürülememiş ise aracın işleteni B, yük sahibinin açacağı davada sorumlu olacaktır[818].

CMR 12/3'e göre gönderen tarafından taşıma senedine tasarruf hakkının kullanılması yönünde gönderilen lehine bir not düşülmüş ise, taşıma senedinin düzenlenmesi ile tasarruf hakkı, böylece dava açma hakkı gönderilene ait olacaktır[819].

Zarar, doğrudan gönderilen uhdesinde olmayabilir. Gönderilen CMR m.13'e göre komisyoncu veya tevkil edilen kişi de olabilir. Bu noktada bir zarar oluştuğunda komisyoncu veya tevkil edilen kişinin dava açma hakkı olduğu gibi gönderilenin de dava açma hakkı olduğunu kabul etmek gerekir.

[817] Arkan; Sorumluluk, s.180.
[818] Erdem; s.401.
[819] Adıgüzel; s.247.

TTK m.868 uyarınca, talimat verme yetkisi gönderilene geçmiş ise, taşıma konusu eşya gönderilene teslim edilmese bile gönderilenin tazminat davası açma hakkı vardır[820]. Eğer tasarruf yetkisi gönderene geçmiş ise gönderen, gönderileni değiştirme hakkına sahip olup, gönderenin talimat yetkisi üstün olacak ve gönderenin değiştirmesi ile ilk gönderilenin dava açma hakkı ortadan kalkacaktır[821].

Taşıma senedinin düzenlenmediği durumda, tazminat davası açma hakkının gönderende olduğu düşünülse de, kısmi zıya halinde tazminat davası açma hakkının eşyanın kısmen ulaştığı düşüncesi ile gönderilene tanınması gerektiği yönünde görüşler de mevcuttur[822].

TTK m.871 uyarınca[823] eşyanın teslim yerine varmasından sonra gönderilen, taşıyıcıdan, taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerin yerine getirilmesi karşılığında, Eşya zayi olmuş veya hasara uğramış yahut geç teslim edilmişse, gönderilen, gönderenin taşıma sözleşmesinden doğan istem haklarını taşıyıcıya karşı ileri sürebilmektedir.

TTK m.871' e göre gönderen ve gönderilene tanınmış dava hakkı, sonucu, taşıyıcının davalardaki savunmalarının aleyhine dönebileceğini de ifade etmekte yarar vardır.

2.2.1.3. Gönderilenin Belirlediği Alıcı

Daha önce de ifade edildiği üzere ana kural emir ve talimat verme yetkisinin gönderende olduğudur. Gönderen TTK m.868 uyarınca taşıma senedinin kendisine ait nüshasını gönderilene verebilmektedir. Sevk mektubu(taşıma senedi) TTK m.868 veya CMR m.12 uyarınca gönderilene geçtiğinde, gönderenin tasarruf hakkı ortadan kalkar ve gönderilene geçer. Gönderilen ise eşya üzerindeki tasarruf hakkını üçüncü

[820] Adıgüzel; s.245.
[821] Arkan; Sorumluluk, s.182.
[822] Atabek; Eşya Taşıma, s.284.
[823] TTK m.871: *'Eşyanın teslim yerine varmasından sonra gönderilen, taşıyıcıdan, taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerin yerine getirilmesi karşılığında, eşyanın kendisine teslim edilmesini isteyebilir. Eşya zayi olmuş veya hasara uğramış yahut geç teslim edilmişse, gönderilen, gönderenin taşıma sözleşmesinden doğan istem haklarını taşıyıcıya karşı ileri sürebilir. Gönderen, bu hakların ileri sürülmesinde yetkili kalmaya devam eder. Gönderilenin veya gönderenin kendilerinin veya başkasının menfaatine hareket etmeleri farklılık yaratmaz.'*

kişiye devir ve temlik ettiğinde tasarruf hakkı, dolayısı ile aktif dava ehliyeti eşyayı temellük eden üçüncü kişiye geçecektir.

2.2.1.4. Sigortanın Zarar Karşılaması Halinde Hak Sahibinin Haklarına Halef Olması Sebebi ile Davacı Sıfatı

Taşıma (nakliyat) sigortası, taşıma işi gerçekleştirilirken meydana gelecek rizikoların teminatı için yapılmaktadır. Taşıma konusu eşya için yapılan nakliyat(taşıma) sigortası uyarınca, ortaya çıkan zararlar sebebi ile hak sahibine tazminat ödeyen sigortacı, sigorta ettirenin yerini alacaktır[824].

Nakliyat sigortasını yaptıran sigortalı, gönderen, gönderilen veya temlik alacaklısı olabilir[825]. Sigortacının, sigorta ettiren için ödediği tazminat bedeli kadar sigorta ettirenin haklarına halef olacağı açıktır(6102 sy. TTK m. 1472/1). Halefiyet kuralı gereği sigortacı doğrudan dava açabileceği gibi, hak sahibinin açmış olduğu davayı da sürdürebilir[826]. Burada önemli olan nokta, sigorta ettirene ödenen tazminatın riziko alanına girmesi ve elbette sigorta ettirenin dava hakkının bulunmasıdır. Belirtmek gerekir ki taşıma sigortaları kapsamında zarar sebebi ile açılacak tazminat davasında veya icra takibinde sigortacının davayı veya icra takibini kaldığı yerden devam ettirebilmesi için, usulen mahkemeye ve diğer tarafa onay için başvurmasına

[824]T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, E. 2016/7257, K. 2017/4196, T. 11.9.2017' *…Mahkemece, iddia, savunma, bilirkişi kök ve ek raporları ile tüm dosya kapsamına göre, davacının üst taşıyıcı ve sigortalı...Nakliyat Loj. Akaryakıt Gıda San. ve Tic. A.Ş'ye ödeme yaptığı, ancak akdi taşıyıcının zarar görene bir ödeme yapıp yapmadığının tespit edilemediği, yapılan ödemelerin ise hasar bedeli mi, sigorta bedeli mi olduğunun anlaşılamadığı, kanuni halefiyet şartlarının gerçekleşmediği gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir….. Dava, Nakliyat Emtia Abonman Sigorta Poliçesi uyarınca sigortalıya ödenen tazminatın rücuen tahsili istemine ilişkindir. Davacı ... şirketi tarafından düzenlenen ve dava dışı üst taşıyıcı ...Nakliyat Lojistik Akar. Gıda San. ve Tic. A.Ş'nin sigortalı olarak gösterildiği Nakliyat Emtia Abonman Sigorta Poliçesi mal sigortası niteliğinde olup sorumluluk sigortası mahiyetinde değildir. Sigigortalı üst taşıyıcının, malın teslimine dair ./.. yükümlülüğü çerçevesinde taşınan malların alıcısına sağlam tesliminde menfaati bulunmakta olup sigortacı tarafından sigortalıya ödeme yapıldığında sigortacı, zarar sorumlularından rücuen tahsil cihetine gidebilecektir. Her ne kadar davacı tarafından dosyaya sunulmuş bir spesifik poliçe bulunmamaktaysa da, 05.09.2012 tarihli Nakliyat Hasar Likiditasyon Hesabı ve İbraname başlıklı belge ile dava dışı sigortalı, hasar bedelini nakden aldığını, mesul olanlara karşı rücu haklarını davacıya devrettiğini belirttiğinden davacının sigortalıdan temlik alan sıfatıyla zarar sorumlularına başvuruda bulunmasına yasal bir engel bulunmayıp mahkemece, sigortalının hasar sebebiyle taşıtana ödeme yapıp yapmadığının belli olmadığı, halefiyetin gerçekleşmediği ve davacının aktif husumet ehliyetinin bulunmadığı gerekçesiyle yazılı şekilde davanın reddine karar verilmesi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir…..'*, Kazancı İçtihat.

[825] Erdem; s. 402.

[826] Erdem; s. 402.

gerek yoktur. Sigortacının, sigorta ettirene tazminata ilişkin ödeme yaptığını ispat etmesi yeterli olacaktır.

Taşıyıcının da yük üzerinde sorumluluk sigortası yaptırmasının[827] da mümkün olduğunu ifade etmek isteriz.

2.2.1.5. Alacağı Temlik Alanın Dava Ehliyeti

Taşıma konusu eşyanın zıya ve hasara uğramadan teslim edildiği şekilde aynen teslim edilmesini talep hakkına sahip olan gönderen, gönderilen veya başka hak sahiplerinden alacaklarını temlik alanlar, taşıyıcı aleyhine davacı olabileceklerdir[828].

Sigorta şirketleri nakliye sigortalarında sigorta ettirene ödeme yapmakla sigorta ettirenin haklarına halef olmaktadırlar. Ancak sigorta şirketlerinin bu hakkı olmasına karşın sigorta ettirene ödeme yapmakla eş zamanda temlikname düzenlemektedirler. Dolayısı ile TTK m. 1472 kapsamında rücuen tahsili mümkün olmayan bir alacak için temliknameye dayalı olarak dava açma hakkı bulunabilmektedir. Bu noktada davanın hukuki dayanağı TBK 'nın alacağın temlikine ilişkin 183. maddesi[829] olmaktadır.

2.2.2. Tazminat Davasının Davalıları

2.2.2.1. Asıl Taşıyıcı

Gönderen ile taşıma sözleşmesini akdeden taraf asıl taşıyıcıdır. Taşıma sözleşmesi iki taraf borç yükleyen bir sözleşme olup, bu sözleşmede taşıyıcı, taşıma işini

---

[827] Işıl Ulaş; Uygulamalı Sigorta Hukuku Mal ve Sorumluluk Sigortaları, Ankara, 1992, s.248-249.
[828] Erdem; s.405.
[829] T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, E. 2015/15447, K. 2016/4944, T. 2.5.2016'*…Ancak; dava, nakliyat sigortasından kaynaklanan rücuan alacak sebebiyle yapılan icra takibine yönelik itirazın iptali istemine dair olup, mahkemece taşımanın ambalajsız yapıldığı, bu durumun poliçe teminatı kapsamında bulunmadığı, davacının sigortalıya ödemesinin ex gratia niteliğinde olduğu gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Oysa, davacı ile sigortalı arasında düzenlenen 19.12.2012 tarihli devir ve temlik başlıklı belgede, davacı ... şirketi, hasar ile ilgili olarak sigortasının üçüncü şahıslara karşı olan talep ve dava haklarını temlik almıştır. Başka bir deyişle, dava dışı mal sahibi şirket davaya konu hasar ile ilgili olarak davalılardan talep edebileceği alacağını 6098 Sayılı TBK m. 183 vd. maddeleri uyarınca davacı ... şirketine temlik etmiştir. Bu durumda, davacının sigorta ilişkisi dışında alacağın temliki hükümlerine göre talep hakkı bulunmaktadır. Bu itibarla mahkemece, davacının tazminat isteme hakkı bulunduğu kabul edilerek, işin esasına girilip, iddia ve savunma doğrultusunda inceleme yapılıp sonucuna göre bir hüküm kurulması gerekirken, yanılgılı değerlendirmelerle yazılı şekilde hüküm tesisi doğru olmamış, kararın bu sebeple bozulması gerekmiştir.'*, Kazancı İçtihat

üstelenen ya asıl taşıyıcı ya da akdi taşıyandır. Taşıyıcı, taşıma sözleşmesi ile birlikte kendisine teslim edilen taşıma konusu eşyayı, özen yükümlülüğü dahilinde zıya ve hasara uğramadan varma yerinde gönderilene teslim etmeyi üstlenmektedir. Taşıyıcı, sözleşme ile üstlendiği bu yükümlülüğünü yerine getirmediğinde tazminat davası ile karşılaşıp, hak sahibine karşı sorumlu olur. Belirtmek gerekir ki taşıma sözleşmesi, asıl taşıyıcının yetkili acentesi tarafından yapılmış ise veya aracılık sonucu yapılması durumunda acenteye karşı davalı sıfatı ile dava açılması mümkün olacaktır[830].

CMR m.31;

'1. Bu Sözleşmeye göre yapılan taşımalardan ortaya çıkan davalarda davacı taraflar arasında anlaşma ile belirlenmiş, Akit Taraf mahkemelerinde dava açılabilir. Ayrıca şu ülke mahkemelerinde de dava açılabilir.

a) Davalının mutaden ikamet ettiği veya taşıma mukavelesinin akdedildiği esas iş yerinin, veya şubesinin veyahut da acentasının bulunduğu yerlerde,

b) Taşımacının yükü aldığı veya teslim yeri olarak gösterilen yerlerde ve başka mahkemelerde dava açılamaz.'

Acenteye karşı açılacak davada, davalı acenteye taşıyıcıya izafeten veya temsilci ifadesi yer almalıdır. Ancak mahkemenin vereceği hüküm acente hakkında değil taşıyıcı hakkında kurulacaktır.

TTK m.102/1;

'Ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya işletmenin çalışanı gibi işletmeye bağlı bir hukuki konuma sahip olmaksızın, bir sözleşmeye dayanarak, belirli bir yer veya bölge içinde sürekli olarak ticari bir işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bunları o tacir adına yapmayı meslek edinen kimseye acente denir.'

Acentelerin müvekkilleri adına sözleşme yapma yetkisi verdiğini belirten belgelerin Ticaret Sicil Gazetesinde tescil ve ilan edilmesi gerekmektedir. TTK m. 105 uyarınca, acente, aracılıkta bulunduğu veya yaptığı sözleşmelerle ilgili her türlü

[830] Erdem; s.409.

ihtar, ihbar ve protesto gibi hakkı koruyan beyanları müvekkili adına yapmaya ve bunları kabule yetkilidir. Belirtmek gerekir ki acentenin, acentelik sözleşmesi dahilinde müvekkili adına hareket ederek işlem yaptığı takdirde, bu işlemlerin hukuki sonuçları müvekkil yününden ortaya çıkacaktır.

TTK m.926 hükmüne istinaden[831], komisyoncu taşıma işini bizzat üstüne aldığında tazminat davasının davalısı konumunda olacaktır.

2.2.2.2.Alt Taşıyıcı (Fiili taşıyıcı)

Asıl taşıyıcı, taşıma işini bizzat yapabileceği gibi, ayrıca yapacağı bir sözleşme ile taşımayı fiilen yapacak bir başka taşıyıcıya da verebilmektedir. İşte bu noktada taşıma işini üstelenen taşıyıcı alt taşıyıcı veya fiili taşıyıcıdır. Burada gönderen ile fiili taşıyıcı arasında bir akit olmadığı görülmektedir.

TTK m.888/1' e göre Taşıma, kısmen veya tamamen üçüncü bir kişi olan fiilî taşıyıcı tarafından yerine getirilirse, bu kişi eşyanın zıyaı, hasarı veya gecikmesi nedeniyle kendisi tarafından yapılan taşıma sırasında ortaya çıkan zarardan asıl taşıyıcı gibi sorumludur. Bu noktada davacı, fiili taşıyıcıya karşı dava açabilme hakkına sahiptir[832].

TTK m.888/3'e göre Asıl taşıyıcı ve fiilî taşıyıcı müteselsilen sorumludurlar. Burada açıklanan sorumluluk birlikte sorumluluktur. Fiili taşıyıcı, gönderen ile yapılan taşıma sözleşmesinin tarafı olmadığından, taşıma sözleşmesi sebebi ile gerçekleştirilecek talimatlara uymakla mükellef değildir. Asıl (akdi) taşıyıcı ile gönderen arasında yapılan taşıma sözleşmesi kapsamında asıl taşıyıcının kast ve kasta eşdeğer kusurundan kaynaklanan zıya ve hasar durumlarında sorumluluk asıl(akdi) taşıyıcıya ait olacaktır.

Taşıyıcı, taşıma işini doğrudan kendi araçları ve kendi adamları ile yapabilmekle birlikte, bu işi başka taşıyıcılara devir ederek de yapabilmektedir. Burada ara taşıyıcı devreye girecek olup, ara taşıyıcı asıl(akdi) taşıyıcıdan taşıma konusu malı alıp başka

[831] TTK m.926: Komisyoncunun taşıma işini üzerine alması; *'Taşıma işleri komisyoncusu, eşyanın taşınmasını bizzat üstlenebilir. Bu hakkını kullanırsa, taşımadan doğan haklar ve yükümlülükler yönünden taşıyıcı veya taşıyan sayılır. Bu durumda, kendi faaliyeti için isteyeceği ücretin yanı sıra olağan taşıma ücretini de isteyebilir.'*
[832] Adıgüzel; s.248.

fiili taşıyıcıya da taşıtabilmektedir. Sonuç olarak ister asıl(akdi) taşıyan, ister ara taşıyıcı olsun, bu kişiler ile sözleşme yaparak taşıma işini fiilen üstlenen taşıyıcıya alt(fiili) taşıyıcı denmektedir.

Akdi taşıyıcı aleyhine açılan bir tazminat davasında veya tazminat davası olmaksızın akdi taşıyıcının taşıtana tazminat ödediği hallerde, akdi taşıyıcı fiili taşıyıcıya rücu edebilmektedir. Ancak akdi taşıyıcının rücu hakkını kullanabilmesi için öncelikle akdi taşıyıcının eşyanın gerçek sahibine tazminat ödemesi veya bu sebeple bir dava ile karşılaşması ve aynı zamanda zıya ve hasarın fiili taşıyıcının taşıma işini gerçekleştirdiği zaman diliminde olduğunu ispat etmesi gerekmektedir[833].

CMR m.34 ile ATK m.437, TTK m.888[834]'in kaynağıdır. CMR m.34, TTK m.888'den farklı olarak, fiili taşıyıcıya tazminat davası açılabilmesi için fiili taşıyıcının CMR taşıma senedini devralması gerektiğini ifade etmektedir. Bir diğer önemli fark ise CMR taşıma senedini devir alan fiili taşıyıcı taşımanın tümünden sorumlu iken, TTK m.888 açısından fiili taşıyıcı sadece eşyanın kendi fiili hakimiyet alanında gerçekleşen taşımadan sorumlu tutulmaktadır. Böylece fiili taşıyıcıya TTK m.888 hükmü gereğince tazminat davası açılabilmesi için fiili taşıyıcının taşıma senedini devralması gerekmemektedir. ATK uygulamasında ise, CMR m.34 gereğince her ne kadar fiili taşıyıcının taşıma senedini devralacağı ifade edilmekte ise de, uygulamada buna gerek olmadığı yönünde kararlar verilmektedir.

[833] Erdem; s.413.

[834] GEREKÇE/Madde 888 – Maddenin kaynağı, Alm TK 437 nci paragrafıdır. Ayrıca CMR m. 34'e de bakınız.Birinci fıkra: Tasarının 888 inci maddesinde taşımanın kısmen veya tamamen üçüncü bir kişi tarafından yapılması hakkında da kurallar öngörmüştür. Taşımanın bu şekilde üçüncü kişi tarafından yerine getirilmesi taşıyıcı yanında bu üçüncü kişiyi de sorumluluk altına sokar. Taşıma, bir taşıyıcı bulunmasına rağmen kısmen veya tamamen söz konusu üçüncü kişi tarafından gerçekleştirilmişse, mezkûr kişi "fiili taşıyıcı"dır. Kanun öğretide bu taşıyıcıya "alt taşıyıcı" denildiği için anılan terimi de kullanmıştır.Böyle bir fiili taşıyıcının bulunması halinde taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıyıcının sorumluluğu sona ermez; fiili taşıyıcı da gerçekleştirdiği taşıma için asıl taşıyıcı gibi sorumlu olur. Fiili taşıyıcı gerçekleştirdiği kısım için doğrudan taleplere muhatap olabilir. Ancak sözleşmenin nisbiliği ilkesi dolayısıyla taşıyıcının, gönderen veya gönderilenle yapmış olduğu sorumluluğunu genişleten anlaşmalar fiili taşıyıcıya bunları yazılı olarak kabul etmiş olması hali hariç – ileri sürülemez.İkinci fıkra: Sorumluluğun karşılığı olarak fiili taşıyıcı taşıma sözleşmesinden doğan, asıl taşıyıcıya ait tüm def'ileri ileri sürebilir.Üçüncü fıkra: Asıl taşıyıcı ile fiili taşıyıcı arasındaki sorumluluk müteselsildir. Ancak hüküm emredici değildir.

CMR 36. madde[835] hükmüne göre aleyhine dava açılabilecek taşıyıcılar sayılmıştır. CMR m.3' e baktığımızda genel bir düzenleme görmekteyiz. CMR m.36 ise daha özel bir hüküm olmakla, sınırlayıcı bir hükümdür[836]. Bu sebeple CMR m.3'te yer alan taşıyıcının, fiili taşıyıcının fiillerinden sorumlu olduğu düzenlemesi, m.36 hükmüne karşın uygulanamaz[837].

CMR' nin m.36 son cümlesi *'Bu taşımacılardan birkaçı aleyhine aynı zamanda dava açılması mümkündür.'* hükmünü içermekle, taşıyıcıların müteselsil en sorumlu olduğunu bir kez daha ifade etmek isteriz[838]. Bu sorumluluğa dahil olan taşıyıcıları ifade etmek gerekir ise, gönderen ile ilk olarak taşıma sözleşmesini akdeden akdi(asıl) taşıyıcı ilk taşıyıcı olacaktır[839]. Taşıma işinden öncelikli ve ilk olarak sorumlu olan kişi ilk taşıyıcı, akdi taşıyıcı olup, davalı olarak ilk görülen şahıstır[840]. Eşyayı varma yerinde gönderilen teslim eden şahıs ise taşıma işinin sonundaki son taşıyıcıyıdır. Bir başka ifade ile, taşıma konusu eşya hangi taşıyıcının hakimiyet alanında zıya ve hasara uğramış ise o taşıyıcının son taşıyıcı olacağını ifade etmek gerekir[841].

2.2.2.3.Müteakip Taşıyıcı (Ara Taşıyıcı)

CMR m.34 hükmüne göre tek bir mukavele ile düzenlenen taşıma, karayolu taşımacıları tarafından ortaklaş yapıldığında, taşımanın tümünden bütün taşımacılar sorumlu olmaktadır. Dolayısı ile ikinci taşımacı ile onu takip eden taşıyıcılar, malları ve sevk mektubunu kabul etmiş olmakla birlikte sevk mektubunun içeriği ve koşullarını kabul etmiş olup, anlaşmaya katılmış olacaklardır.

Belirtmek gerekir ki müteakip taşıyıcının taşıma senedini önceki taşıyıcıdan veya asıl taşıyıcıdan devir ve temlik alması gerekmektedir. Böylece müteakip taşıyıcı taşıma

---

[835] CMR m.36: *'Aynı taşıma mukavelesine dayalı istekle ilgili olarak açılan bir davada ileri sürülen karşıt bir istek veya vereceğini alacağına sayışma halleri dışında kayıp, hasar veya gecikme sorumluluğu ile ilgili davalar ancak birinci taşımacının, sonuncu taşımacının veya kayıp, hasar veya gecikmenin oluştuğu sırada taşıma işini yapmakta olan taşımacının aleyhine açılabilir. Bu taşımacılardan birkaçı aleyhine aynı zamanda dava açılması mümkündür.'*

[836] Hill/Messent; s.214.

[837] Adıgüzel; s.250.

[838] Aynı yönde bkz. Yeşilova; Yardımcı Şahıslar; s.125.

[839] Akıncı; s.209.

[840] Aynı yönde bkz. Yeşilova; Yardımcı Şahıslar; s.159.

[841] Yeşilova; Yardımcı Şahıslar, s.160, Aynı yönde bkz. Akıncı; s.209. Hill/Messent; s.212 vd.

senedinin içeriğini kabul etmiş olup, sözleşmede yer alan koşullara taraf olmaktadır. Buradan çıkarılan en önemli sonuç müteakip taşımada tek bir sözleşmenin var oluşu ve bu sözleşmeye tüm müteakip taşıyıcıların, taşıma senedini devralmaları ile birlikte taraf olmasıdır.

CMR m.34'e göre, taşıma işi müteakip taşımacılar tarafından tek bir sözleşme dahilinde ortaklaşa gerçekleştirildiğinden ve taşıma senedi bütün taşıyıcılar tarafından kabul edildiğinden, taşımanın tümünden bütün taşıyıcılar sorumlu olmaktadırlar[842]. Birden fazla taşıyıcının bulunduğu, ortaklaşa yapılan bir taşıma işinde, eşyaların taşıma sözleşmesini yapan(akdi taşıyıcı)taşıyıcı dışındaki bir taşıyıcıda bulunduğu zamanda gerçekleşen zararlar sebebi ile taşıyıcıya dava açılabilmesi için, CMR m.34'te yer alan şartların gerçekleşmesi, yolculuğun bütünü için düzenlenen ve eşya ile birlikte verilen taşıma senedinin bir sonraki taşıyıcıya devredilmiş olması gerekmektedir[843]. Belirtmek gerekir ki asıl taşıyıcı, gönderenle sözleşmeyi imzalayan ilk taşıyıcı olarak sorumluluğu devam etmektedir.

Birden fazla taşıyıcının taşıma sözleşmesini gönderen ile birlikte akdetmesi ile de taşıma işinin ortaklaşa yapılması mümkün olacaktır. Bu noktada devreye giren CMR m.36'ya göre aynı taşıma sözleşmesine dayalı istekle ilgili olarak açılan bir davada ileri sürülen karşıt bir istek veya vereceğini alacağına mahsup halleri dışında kayıp, hasar veya gecikme sorumluluğu ile ilgili davalar ancak birinci taşımacının, sonuncu taşımacının veya kayıp, hasar veya gecikmenin oluştuğu sırada taşıma işini yapmakta olan taşımacının aleyhine açılabilir; bu taşımacılardan birkaçı aleyhine aynı zamanda dava açılması mümkündür.

Hak sahibine yönelik sorumluluk taşıyıcı açısından müteselsil sorumluluk olup, hak sahibi taşıyıcılardan dilerse bir veya birkaçına da dava açabilme hakkına sahiptir. Ancak bazı durumlarda zıya ve hasarın hangi taşıyıcıda iken olduğunu tespit etmek güç olduğundan, zararın farkına varıldığı anda hangi taşıyıcı taşıma işini gerçekleştiriyor ise o taşıyıcı sorumlu tutulmaktadır[844]. Eğer zararın malların o taşıyıcıda iken zarar gördüğü iddia ediliyor ise, öncelikle o taşıyıcıyı sorumlu tutabilmek için taşıyıcının taşıma senedini kayıtsız şartsız teslim alıp almadığına

[842] Erdem; s.411.
[843] Arkan; Yardımcıların Fiilleri, s.337.
[844] Clarke; s.170.

bakılmalıdır. Ancak müteakip taşımada, ara taşıyıcılar mevcutsa, ara taşıyıcılardan birinin yükü teslim alırken zıya ve hasara ilişkin bir çekince koyması halinde, çekince koyan taşıyıcı çekinceyi koyduğu sebeple ilgili sorumluluktan kurtulmaktadır[845]. Çekince koyan taşıyıcıdan önce yer alan ara taşıyıcıların sorumluluktan kurtulabilmesi için zararın kendisinin taşıma işini gerçekleştirdiği sırada değil, daha öncesinde oluştuğunu ispat etmesi gerekecektir[846].

2.2.2.4. Taşıma Sigortasının Davalı Sıfatı

Taşıyıcının da taşıma konusu eşya üzerinde olabilecek zararlar açısından taşıyıcı ve sigorta şirketinin anlaşmaları dahilinde sorumluluk sigortası yaptırabileceğinden bahsetmiştik. Belirtmek gerekir ki sigorta poliçesi taşımanın hangi araçla yapılacağını ve taşımanın güzergahını içermelidir. Sigorta poliçesi ayrıca taşıyıcının kimliğini, ticaret unvanını, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı yeri, taşımanın gerçekleştirileceği süreyi içermelidir. Taşıma konusu eşyalar zarara uğradığında, hak sahibi tüm zararı için bu sigorta poliçesine dayanarak sigorta şirketine/ izafeten acenteye ve taşıyıcı/taşıyıcılara dava açma hakkına sahiptir.

3. Tazminat Davalarında İspat Hususu

3.1. Davacının İspat Yükü

Davacı, diğer bir ifade ile hak sahibi gönderen veya gönderilen, açtığı davada öncelikle taşıyıcı ile yapmış oldukları taşıma akdine dayanacaktır. Burada taşıma sözleşmesinin varlığını ispat, tarafların aktif ve pasif husumet ehliyetini de ispata yarayacaktır.

Davacı ikinci sırada, taşıyıcının eşyayı hatasız ve hasarsız olarak teslim aldığını, ancak hasarın, malın taşıyıcının hakimiyeti altında iken gerçekleştiğini ispat etmekle yükümlüdür.

[845] Akıncı; s.210.
[846] Akıncı; s.210.

Aktif ve pasif husumet bakımından;

Taraflar aralarında bir taşıma sözleşmesi akdetmişler ve bu taşıma sözleşmesine istinaden bir taşıma senedi düzenlenmişse, taşıma sözleşmesi ispat edilecektir[847]. Zira TTK m.858; iki tarafça imzalanan taşıma senedi, taşıma sözleşmesinin yapıldığına, içeriğine ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına kanıt oluşturur hükmünü içerir. Bu durumda eşyalar taşıyıcı tarafından teslim alınmamış olsa dahi, eğer taraflar arasında imzalanmış bir taşıma senedi varsa, taşıma sözleşmesinin de varlığı kabul edilir[848]. Ayrıca TTK m.856/2'ye göre, *'Taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur'*[849]; eşyanın taşıyıcıya teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir. Bu durumda TTK m.856/2'ye göre eşyalar taşıyıcıya teslim edilmiş ise, bu durum aksi kanıtlanana kadar taşıma sözleşmesinin varlığına karine oluşturmaktadır.

CMR'nin 9/1.[850] madde hükmüne göre sevk mektubunun düzenlenmesi, aksi ispatlanana kadar taşıma akdinin varlığına ve eşyaların taşıyıcı tarafından teslim alındığına karine teşkil etmektedir.

TTK ve CMR 'de yer aldığı üzere düzenlenen taşıma senedi, düzenlenme yeri ve tarihi, gönderenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi, taşıyıcının adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi, gönderilenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ile adresi vs. olmak üzere birçok bilgiyi ihtiva etmektedir. Bu sebeple taşıma senedini

[847] Özet: *'Taşıma sözleşmesinin kurulduğu hususunu, TMK'nın 6. Madde hükmüne göre iddia eden davacının, hakkını dayandırdığı olguların varlığını kanıtlaması gerekir. Taşıma sözleşmesinin, taşımanın yapıldığı tarihteki değer itibari ile tanık dinlenerek kanıtlanması mümkün değildir.'* T.C. Yargıtay 11. H.D. 12.01.2015, E. 13890/K. 131, Eriş; 2015, s. 314.

[848] Eriş; 2015, s. 313.

[849] Taşıma sözleşmesi şekle bağlı olmayıp, ispat yönünden yazılı yapılmasında yarar vardır. Aynı yönde bkz. Yargıtay 11. H.D. E. 290, K.1705, 27.02.1995 sy. Kararı, Eriş, s. 58. , T.C. YARGITAY 11. HUKUK DAİRESİ, E. 2014/12298, K. 2014/19686, T. 12.12.2014' *…Dava, taşıma ücretinin tahsili için başlatılan takibe yapılan itirazın iptali istemine dair olup mahkemece, davacının, navlun ücretinin icra takibine konu ettiği miktarda olduğunu ispat edemediği gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Taraflar arasında sözlü taşıma sözleşmesinin bulunduğu, bu kapsamda davacının davalıya taşıma hizmeti verdiği…'* Kazancı içtihat.

[850] CMR m.9/1: *'Sevk mektubu, taşıma mukavelesinin akdine, mukavelenin koşullarına ve yüklerin taşımacı tarafından kabulüne, karine teşkil eder.'*

imzalayan gönderenin, senet üzerinde imzası varlığı ile hak sahibi, diğer bir ifade ile davacı/ aktif dava ehliyeti sahibi olduğunu kanıtlamaktadır[851].

Taşıma senedinin taşıma sözleşmesini kanıtlama hususunda bir karine olma özelliğinin yanında bir diğer önemli niteliği ise, içerdiği kayıtlar ile olası tazminat davasında davacının taşıma senedine dayanarak zararını ispat edebilmesidir.

Taşıma sözleşmesi rızai bir akittir[852]. Bu sebeple ki tarafların ortak iradeleri ile kurulabilmekte, diğer bir ifade ile, gönderenin eşyayı taşıyıcıya eşyanın teslim yerini bildirerek bırakması ve taşıyıcının da eşyayı teslim alarak taşıma işine başlaması ile de sözleşme kurulmaktadır. Böyle bir sözleşmenin ispatı ise usul hukuku kuralları çerçevesinde olacaktır. Eğer taşıma sözleşmesi davalı taşıyıcı tarafından inkar edilirse, bu noktada Türk Hukuku açısından ispatta 6100 sy. HMK devreye girecektir.

HMK m.200/2[853]'ye baktığımızda, senetle ispatı gereken durumlarda, birinci fıkrada yer alan senetle ispat kuralı hatırlatılmak kaydı ile tarafın açık muvafakatı ile tanık dinlenilmesi mümkün olmaktadır[854]. Bu noktada taşıma sözleşmesinin varlığını ispat etmek isteyen hak sahibi gönderen veya gönderilen, taşıyıcının açık muvafakati ile

---

[851] Genellikle taşıma senedini gönderen düzenler ve taşıyıcının da bu senedi imzalamasını isteyebilir. Taşıma senedinin imzası elle atılabileceği gibi, TTK m.1526/2'ye göre taşıma senedi imzası, faksimile baskı, zımba, ıstampa, sembol şeklinde mekanik veya elektronik herhangi bir araçla da atılabilir Taşıma senedi kıymetli evrak olmayıp, bir ispat aracıdır. Bkz. Eriş; 2015, s. 313.

[852] Aydın; s.7, Tüzüner; s.170 vd., Toplaoğlu; s. 197.

[853] HMK m.200/2: Senetle ispat zorunluluğu; *(2) Bu madde uyarınca senetle ispatı gereken hususlarda birinci fıkradaki düzenleme hatırlatılarak karşı tarafın açık muvafakati hâlinde tanık dinlenebilir.'*

[854] T.C.YARGITAY11. HUKUK DAİRESİ, E. 2014/12298, K. 2014/19686, T. 12.12.2014, KARŞI OY YAZISI *'….Taşıma sözleşmesi yazılı şekil şartına tabi olmayıp, taşıma ücretinin miktarı itibariyle, olay ve dava tarihinde yürürlülükte bulunan HMUK'nın 288. maddesi uyarınca senetle ispat şartına tabidir. Somut olayda taşıma sözleşmesi sözlü olarak yapılmış, davalı tarafından da sözleşme ilişkisi kabul edilmiştir. Taraflar arasındaki uyuşmazlık, taşıma ücretinin davalının ödediği miktar olan 14.728 USD mi, davacının bakiye taşıma ücreti olarak takibe ve davaya konu ettiği 25.774 USD ile 14.728 USD toplamı kadar mı olduğu noktasında toplanmaktadır. Sözleşme inkar edilmediğinden sözleşme ilişkisinin yazılı delille ispatı aranmaz. Tanıkla ispat sınırından fazla bir sözleşmenin kendisi değil de, bir unsuru (şartı) çekişmeli ise, bu unsurun (şartın) varlığı da senetle ispat edilebilir, diğer takdiri delillerle ispat edilemez. Taşıma ücreti, taşıma sözleşmesinin en önemli unsuru veya şartıdır. Sözleşmenin taraflar arasında ihtilafsız olması, sözleşmenin başta gelen şartlarından olan taşıma ücreti konusunda HUMK'nda aranan ispat koşulundan ayrılmak için bir sebep değildir. Taşıma ücretinin ne kadar olduğu konusunda davacının davalıdan yazılı bir belge almasına engel bir durum olduğu da iddia ve ispat edilmiş değildir. Davacının, aralarında kararlaştırdıklarını iddia ettiği taşıma ücretini, HUMK 288.madde gereğince yazılı belgeyle ispat etmesi gerekir. Aksinin kabulü, sözleşme ilişkisinin ihtilafsız olduğu durumlarda, sözleşmenin önemli unsurunun bilirkişi raporuyla ispatına yol açar ki bu da sözleşme serbestisine aykırıdır. Taraflar, rayice uymayan bir bedeli de kararlaştırmış olabilirler…..', Kazancı İçtihat.*

tanık dinleterek taşıma sözleşmesinin varlığını ispat edebilmektedir. Ancak HMK m.200/1[855] gereğince taşıma sözleşmesinin miktarı ikibinbeşyüz Türk Lirasını geçiyorsa, o zaman taşıma sözleşmesinin yazılı olarak kanıtlanması gereklidir.

HMK m.199;

'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.'[856]

HMK m.199'a baktığımızda, içeriğinde yer alan belgeler taşıma sözleşmesinin varlığını tam olarak kanıtlamasa bile, bu belgelerin davalı veya temsilcisi tarafından verilen bu belgelerin taşıma sözleşmesinin varlığı hususunda yazılı delil başlangıcı olması gerekir. Yargıtay, yazar kasa fişini taraflar arasındaki hukuki ilişkinin, yani sözleşmenin varlığının ispatı açısından yazılı delil başlangıcı sayılacağını kabul etmiştir.

Yargıtay, taşıma bedeline ilişkin faturayı düzenleyenin taşıyıcı sayılmasını yasaya uygun bulmakla, sözleşme var olmasa bile faturayı düzenleyenin taşıyıcı sayılması ve taraflar arasında bir sözleşmenin var olduğunu kabul etmiştir.

Kanımızca, taraflar arasında yazılı bir sözleşme bulunmadığı durumlarda, hukuki ilişkinin ispatı yönünden yazılı belgeler ile birlikte, delil başlangıcı sayılabilecek her türlü delile dayanmak gerekir. Dolayısı ile delil başlangıcı sayılabilecek belgelerin varlığı halinde hukuki ilişkiyi ispat bakımından tanık dinlenilmesi yönünde de karar verilmesi görüşündeyiz. Zira bazı durumlarda belge sözleşmenin türünü veya hangi hukuki ilişkiye istinaden yapıldığını net olarak ortaya koyamamaktadır.

---

[855] HMK 200/1: *'(1) Bir hakkın doğumu, düşürülmesi, devri, değiştirilmesi, yenilenmesi, ertelenmesi, ikrarı ve itfası amacıyla yapılan hukuki işlemlerin, yapıldıkları zamanki miktar veya değerleri ikibinbeşyüz Türk Lirasını geçtiği takdirde senetle ispat olunması gerekir. Bu hukuki işlemlerin miktar veya değeri ödeme veya borçtan kurtarma gibi bir nedenle ikibinbeşyüz Türk Lirasından aşağı düşse bile senetsiz ispat olunamaz.*

[856] CMR'nin son ek protokolü olan Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavale Sözleşmesi (CMR),Elektronik Taşıma Belgesi İle İlgili Ek Protokole çekince ile birlikte 22.08.2017 tarih ve 30162 Mükerrer Sayılı Resmi Gazete ve Bakanlar Kurulu Karar Sayısı: 2017/10619 ile katılım onaylanmıştır. Buna göre CMR ek protokol kapsamında taşıma belgesinin elektronik olarak düzenlenmesi mümkün olabilecek ve sözleşmede belirtilen taşıma belgesine eşdeğer kabul edilip, aynı delil değerine sahip olacaktır. Elektronik taşıma belgesinin aynı ispat kuvvetine sahip olabilmesi için ek protokolde belirtilen şartlara uygun olarak düzenlenmesi gerekmektedir. Bkz. s.7.

Davacı hak sahibi ikinci olarak, davalının pasif dava ehliyetine sahip olduğunu ya da davalının fiili taşıyıcı olduğunu ispat etmekle yükümlüdür. Dava fiili taşıyıcıya yönelik açılmış ise davacı, zararın eşyanın fiili taşıyıcının hakimiyeti altında iken ve fiili taşıyıcının taşıma işini gerçekleştirdiği süre içinde olduğunu ispatla mükelleftir.

Davacı hak sahibi ayrıca, davasının dayanaklarını mahkemeye ifade etmelidir. Bu bağlamda, zararın gerçekleşmesine sebep olan olaylar, illiyet bağı, taşıyıcının sözleşmede yer alan yükümlülüklerini yerine getirmemesi, taşıyıcının TTK'da yer alan borçlarını hiç veya gereği gibi yerine getirmediğini ispatlamakla mükelleftir.

CMR m.34 ve 36 açısından pasif dava ehliyetine baktığımıza, CMR m.34 çerçevesinde davacı hak sahibi, tek bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde ve CMR-taşıma senedi ile eşyaların devir alındığını ispat etmelidir. CMR m.34 açısından, tek bir taşıma sözleşmesi ile birden fazla taşıyıcıya açılacak olan davalarda dava tüm taşıyıcılara karşı açılmaktadır.

CMR m. 36 'ya göre ise, eşyayı teslim alan ilk taşıyıcı(akdi taşıyıcı) ve zararın eşyanın kendi hakimiyet alanı ve taşıma süresi içinde gerçekleştiği son taşıyıcıya karşı dava açılmakla birlikte, eğer ki zararın o taşıyıcının taşıma işini yaptığı sırada gerçekleştiği ispat ediliyorsa, o aradaki taşıyıcıya da dava yöneltilebilmektedir. Müteakip taşıma bakımından, kendilerine karşı aynı yer mahkemesinde dava açılabilen müteakip taşıyıcılara birlikte dava açılabilmekte[857], bu kişiler dava arkadaşı olmaktadır.

Eşyanın teslimi bakımından;

Hak sahibi gönderen/gönderilen(davacı), taşıyıcıya yönelik açacağı tazminat davasında, taşıma konusu eşyanın hatasız ve hasarsız şekilde taşıyıcıya teslim edildiğini, zararın taşıyıcıya teslim edildiği an ile gönderilenin eşyayı teslim aldığı an arasında geçen sürede gerçekleştiğini de ispat etmekle yükümlüdür. Burada eşyanın taşıyıcıya hasarsız ve hatasız teslim edildiğinin ispatı çok kıymetlidir.

Daha önce de ifade edildiği üzere, taşıyıcının taşıma konusu eşyayı teslim alırken kontrol etmesi ve teslim sırasında varsa bir çekincenin taşıma senedine şerh edilmesi

[857] Yeşilova; Yardımcı Şahıslar, s.162-163.

taşıyıcının ileride karşılaşacağı ispat sorunlarını bertaraf etmesine son derece yardımcı olacaktır. 6102 sy. TTK m.858/1'e göre taşıma senedi taşıma sözleşmesinin taraflarınca imzalanmış ise bu durum taşıyıcının eşyaları teslim aldığına, m.858/2 ise taşıyıcının ihtirazi kayıt koymaması halinde eşyaları hatasız ve hasarsız teslim aldığına karine oluşturacaktır[858]. CMR m.9/2 de TTK' nın ilgili hükümleri ile paraleldir. Eğer zıya ve hasar eşyanın ilk teslim alındığı anda değil ve fakat daha sonrasında, belki yapılacak bir inceleme ile, ortaya çıkıyor ise zıya ve hasar eşyanın teslim alındığı zamandan sonra da ispatlanabilmektedir. Dolayısı ile aslında dışarıdan yapılacak bir tespit ile ihtirazi kayıt olarak taşıma senedine şerh düşülebilecek hasarlar taşıma işletmesinin eşyanın dışarıdan ve uygun araçlar ile yapacağı özenli bir kontrol ile rahatlıkla tespit edebileceği hasarlardır[859].

Zıya ve hasar bakımından;

Hak sahibi gönderen/gönderilen, taşıyıcının eşyayı özenle korumakla yükümlü olduğu süre içinde eşyanın zıyaa veya hasara uğradığını ispat etmekle yükümlüdür.

Eğer hak sahibi gönderilen ise, eşyaları teslim aldığında yapacağı inceleme ile bir tutanak tutabilir ve eşyanın hasara veya kısmi zıyaa uğradığını ispat edebilir[860]. Belirtmek gerekir ki tam zıya hali mevcut ise böyle bir tespit zaten fiziken mümkün olmayacaktır. Tam zıya halinde aktif ve pasif husumet ispat edilmesi yeterlidir[861]. Pasif husumetin ispatı ile taşıyıcının eşyaların zilyetliğini devraldığını ispat edecek olan gönderilene karşı taşıyıcı sorumluluktan kurtulması için başka sebepler ileri sürmesi gerekecektir. Tam zıya halinde, hak sahibi malları hiç teslim almadığını ve zıya halinin varlığını iddia ettiğinde, taşıyıcı malları teslim ettiğini karşı olarak iddia edebilir. Bu durumda ancak usulüne uygun düzenlenmiş taşıma senedi(tam zıya halinde) veya hak sahibi tarafından yapılacak kısmi zıya/hasara ilişkin bildirim ve diğer deliller ile (kısmı zıya veya hasar halinde) ispat edilir.

[858]Ayrıntılı bilgi için bkz. Ecehan Yeşilova; CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.7, S.1, İzmir 2005(İspat), s.263 vd.
[859] Yeşilova; İspat, s.263.
[860] Arkan; Sorumluluk, s.195 ve s.195 dn.156.
[861] Adıgüzel; s.259.

Davacı hak sahibi açısından zararın mevcudiyeti ve miktarının ispatı özel bir şekle bağlı olmayıp, her türlü delille ispat edilebilir[862]. Davacı eşyanın piyasa değeri ile zararın karşılanması (TTK m.880 gereği) dışında başka zararların da karşılanmasını (TBK m.50 gereği) talep ediyor ise, sözleşme dışı sorumluluğa dayanmalı (TTK m.885) ve daha fazla zarara yol açan olayları da ayrıca ispat etmelidir. Sorumluluk sınırları bu halde de geçerli olacaktır[863].

Taşıyıcının, taşıma konusu eşyayı taşıma senedinde belirtildiği hali ile teslim etmiş olduğu karinesi mevcut olduğundan, bu durumda hak sahibinin zıya ve hasarı ispat etmekle yükümlü olacaktır. Bu noktada hak sahibinin CMR m.17 dahilinde sorumluluğa dayanabilmesi için[864] muhakkak taşıyıcıya yazılı, gereken açıklık ve nitelendirme ile, teslim alınan eşyanın zıya/ hasarlı olduğu, zıya ve hasarın neden olduğunu açıklayan hususları içeren bir bildirim yapmak zorundadır. Görünen zıya ve hasarlar bakımından bildirimin yazılı yapılmasına gerek olmadığı ifade edilmişse de[865], hak sahibinin ispat yükü neticesinde delillerini somutlaştırabilmesi adına bildirim yazılı olmasa da muhakkak durumu somutlaştıran bir rapor veya tutanağın düzenlenmesinin gerekli olduğunu düşünüyoruz.

İspat yükünün hak sahibinde olması üzerine, hak sahibi zıya/hasarı ispat etmiş ise, ispat yükü yer değiştirmekte olup taşıyıcı eşya üzerindeki zıya ve hasarın sorumluluğunun kendisine yüklenemeyecek bir sebepten ileri geldiğini, eşyanın kendisine teslim edilmeden önce zaten zıya ve hasara uğradığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir. Eğer zıya ve hasar teslimden sonraki ilk yedi gün içinde hak sahibi tarafından incelenerek tespit edilmiş ve taşıyıcıya TTK m.889/1'göre bildirimde bulunulmamış ise veya teslimden sonraki ilk yedi gün içinde herhangi bir zarar ileri sürülmemiş ise, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. CMR m.30 ile TTK m.889 bu anlamda paraleldir.

CMR' ye göre taşıyıcı ve gönderilen taşıma konusu eşyayı birlikte kontrol etme yükümlülüğü altında iken, TTK açısından taşıyıcının böyle bir yükümlülüğü bulunmamaktadır.

[862] Zeyneoğlu; s. 257-258.
[863] Bkz. Bölüm 2, 5. Madde kapsamı.
[864] Akıncı; s.159 vd.
[865] Karan; s.779.

3.2. Davalının İspat Yükü

TTK m.875 doğrultusunda taşıyıcı, taşıma konusu eşyayı teslim aldığı andan hak sahibine teslim edene kadar eşyada meydana gelecek her türlü zıya ve hasardan sorumludur. Bu sebeple en başta taşıyıcı, zıya ve hasarın kendi zilyetlik süresinde meydana gelmediğini ispat ederek sorumluluğunu bertaraf edebilir. Ayrıca bu noktada taşıyıcı TTK m.858/2[866] uyarınca taşıma senedine bir çekince koyduğu takdirde, bu hususa dayanarak da sorumluluğunu bertaraf edebilecektir. Taşıyıcının bir diğer dayanak noktası ise bildirim yükümlülüğüne ilişkin TTK 'nın 889[867]. Maddesidir. Buna göre taşıyıcı malları teslim ettiği anda açıkça görülebilen zıya ve hasarlar veya teslimden sonraki ilk yedi gün içinde ortaya çıkan zıya ve hasarlar hakkında hak sahibi tarafından taşıyıcıya bir bildirim yapılmamışsa, eşyaların taşıma senedine uygun şekilde teslim edildiği kabul edilir.

Taşıyıcı, sorumluluğunu bertaraf edebilmek için, TTK ve CMR 'de yer alan genel savunma sebepleri olan 1- Gönderen/gönderilenin hata ve ihmali, 2- Gönderen/gönderilenin emir ve talimatları 2- Eşyada var olan özel ayıp sebeplerine de illiyet bağını ispat etmek kaydıyla dayanabilir. İspat yükü taşıyıcının üzerindedir.

Taşıyıcı, TTK m.876 dahilinde, kendi işini icra ederken taşıma konusu eşyaya en yüksek özen ve dikkati gösterdiğini, ancak zararın kendisinin kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir olaydan ileri geldiğini ispat ederek de sorumluluktan kurtulabilir.

Taşıyıcı, TTK m.878 dahilinde yer alan özel savunma sebeplerine dayanarak ve bu sebeplere dair ispat şartlarını ortaya koyarak da sorumluluğunu bertaraf edebilecektir. Daha önce de ifade edildiği üzere, taşıyıcı genel ve özel savunma

---

[866] TTK m.858/2'İki tarafça imzalanan taşıma senedi, eşyanın ve ambalajının, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı sırada, dış görünüşü bakımından iyi durumda bulunduğuna ve taşınan paketlerin sayısının, işaretleri ile numaralarının, taşıma senedinde yer alan kayıtlara uygun olduğuna karinedir; meğerki, taşıyıcı taşıma senedine haklı bir sebeple çekince koymuş olsun. Çekince, taşıyıcının, kayıtların doğruluğunu denetleyecek, uygun araçlara sahip olmadığı sebebine de dayandırılabilir.'

[867] 6102 sy. TTK m. 889; (1) Eşyanın zıyaı veya hasara uğramış olduğu açıkça görülüyorsa, gönderen veya gönderilen en geç teslim anına kadar zıyaı veya hasarı bildirmezlerse, eşyanın sözleşmeye uygun olarak teslim edildiği varsayılır. Bildirimde, zararın gerekli açıklıkla belirtilmesi ve nitelendirilmesi şarttır.(2) Birinci fıkradaki karine, zıya veya hasarın açıkça görünmemesi ve eşyanın tesliminden sonra yedi gün içinde bildirilmemesi hâlinde de geçerlidir.

sebeplerine birlikte de dayanabilir. Taşıyıcı, özel savunma sebeplerine dayandığında, bu sebepleri ispat etmesi yeterli olup, illiyet bağını ispata gerek bulunmamaktadır. Ancak hak sahibi davalı taşıyıcının hatalı bir davranışının zarar sebep olduğunu ve zarar ile hatalı davranış arasındaki illiyet bağını[868] ispat eder ise taşıyıcı sorumlu olacaktır.

CMR' ye tabi taşımalarda ise taşıyıcı, CMR m.17/2'de yer alan genel savunma sebepleri ile ve CMR m. 17/4' te yer alan özel savunma sebeplerine dayanarak sorumluluktan kurtulabilecektir. CMR sistemi çalışmamızın birinci bölümden sorumluluk başlığı altında açıkladığımız üzere yumuşatılmış kusursuz sorumluluk sistemini benimsemiştir. Buna göre taşıyıcı CMR m. 17/2 ve CMR m.17/4'te yer alan sebepleri varlığı ile zararın bu sebeplerden ileri geldiğini ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulabilmektedir. CMR m.17/4 ile TTK m.878 paralel olmakla, taşıyıcının özel savunma sebeplerini içermektedir; her iki sistemde de taşıyıcının, zararın bu sayılan sebeplerden ileri geldiğini ispat etmesi yeterli olup, ayrıca illiyet bağını ispat etmesine gerek bulunmamaktadır.

Taşıyıcı, taşıma işini ifa ederken kendi çalışanları, ifa yardımcıları ve fiili taşıyıcının fiil ve ihmallerinden kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu olduğunu ifade etmiştik. Belirtmek isteriz ki taşıyıcı zararın meydan gelmesinde bu kişilerin fiil ve ihmallerinin olmadığını, en üst düzeyde özenli[869] ve dikkatli davrandığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir.

Ayrıca taşıyıcının taşıma işletmesinde çalışanlardan o taşıma işinde görev almayan taşıyıcıların sorumlu tutulması mümkün değildir. Bir diğer ifade ile taşıyıcının yardımcılarının taşıma işinin ifasında yardımlarının olmadığı ve fiil ve davranışlarının taşıma işi dışında gerçekleştiğinin ispatı taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaracaktır[870].

Fiili taşıyıcı ile akdi taşıyıcı TTK m.888/3 gereği müteselsilen sorumludur. Davacı davasını bu akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcıya karşı birlikte de açabilirken, tek birine de yöneltebilir. Bu noktada fiili taşıyıcı akdi taşıyıcının savunma sebeplerini davacı hak

[868] Adıgüzel; s. 264 vd.
[869] İngilizce karşılığı *'utmost care'* dir.
[870] Arkan; Yardımcıların fiilleri, s.330.

sahibine karşı müteselsil sorumluluğu gereği ileri sürebilecektir. Fiili taşıyıcı ileri sürdüğü savunma sebepleri(TTK m.875/2, m. 876 ve m.878) ile sorumluluğunu bertaraf ettiği takdirde o oranda akdi taşıyıcının sorumluluğu da bertaraf edilecektir. Aynı koşul asıl taşıyıcının ispat ettiği hususlar açısından fiili taşıyıcı nezdinde de gerçekleşecektir.

Müteakip taşımada ise dava ilk ve son taşıyıcıya karşı açılabilmektedir. İlk taşıyıcı akdi taşıyıcı yani asıl taşıyıcı olup, akdi taşıyıcının olası zarar sorumluluğundan kurtulabilmesi son taşıyıcıya nispeten daha kolaydır. Müteakip taşımada ilk ve son taşıyıcı arasında davaya ara taşıyıcılar[871] da dahil olabilmektedir. Bu noktada usulen davalılar ihtiyari dava arkadaşı[872] olmakta, her birinin davası birbirinden ayrı değerlendirilmekte olup ancak hepsi için ortak olarak ileri sürülen aynı iddialardan diğer davalıların da faydalanması söz konusu olabilecektir.

Müteakip taşıma söz konusu olduğunda ilk ve son taşıyıcıya karşı yöneltilen tazminat davasında bu taşıyıcılar CMR m.17/2 ve m. 17/4 uyarınca açıkladığımız genel ve özel sebeplere dayanabileceklerdir. Elbette ki CMR m.17/2 için ayrıca illiyet bağını da ispatla mükelleftir. Ara taşıyıcı ise, oluşan zararın kendi taşıma süresi içinde gerçekleşmediğini veya CMR m.17/2 ve m.17/4'te yer alan sebepleri ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir.

3.3. İspat Yükünün Yer Değiştirmesi

Taşıyıcıya yüklenen ispatın koşullarının ağırlığı çalışma içeriğinde somutlaşmıştır. Taşıyıcıya karşı açılacak tazminat davaları da taşıyıcının ispat yükünün ağırlığı ve ispatın bilgi ve belgenin sağlıklı olarak ulaşılabileceği zaman diliminde sınırlı olması düşünülmüş ve tazminat davalarında TTK bir yıl zamanaşımı[873] süresi öngörmüştür. Zamanaşımı süresi, taşıyıcının kasten ve pervasızca ve böyle bir zararın meydana

[871] İngilizce karşılığı *'performing carrier'* dır.
[872]İhtiyari dava arkadaşlığı; 6100 sy. HMK m. 57: '*(1) Birden çok kişi, aşağıdaki hâllerde birlikte dava açabilecekleri gibi aleyhlerine de birlikte dava açılabilir:*
a) Davacılar veya davalılar arasında dava konusu olan hak veya borcun, elbirliği ile mülkiyet dışındaki bir sebeple ortak olması.
b) Ortak bir işlemle hepsinin yararına bir hak doğmuş olması veya kendilerinin bu şekilde yükümlülük altına girmeleri.
c) Davaların temelini oluşturan vakıaların ve hukuki sebeplerin aynı veya birbirine benzer olması.'
[873] Bkz. 6102 sy. TTK m.855/1.

gelmesi ihtimalinin bilinci ile gerçekleştirilen fiil ve ihmallerden kaynaklanan bir zarar olduğunda süresi üç yıla[874] çıkarılmıştır. Ancak belirtmek gerekir TTK'nın aksine CMR'de tek bir zamanaşımı süresi öngörülmüş olup, o da bir yıl ile sınırlıdır.

İspat yükünün hak sahibinde(davacı) olması üzerine, hak sahibi zıya/hasarı ispat ettiğinde, ispat yükü yer değiştirmekte olup taşıyıcı eşya üzerindeki zıya ve hasarın sorumluluğunun kendisine yüklenemeyecek bir sebepten ileri geldiğini, eşyanın kendisine teslim edilmeden önce zaten zıya ve hasara uğradığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabileceğini ifade etmiştik. Burada kısaca teslime değinmeyi uygun görüyoruz. Teslim ile ifade edilen, taşımaya konu eşyanın zilyetliğinin gönderilene usulüne uygun olarak devredilmesidir[875]. Gönderilenin eşyayı kabulünün bir şekil şartı bulunmamaktadır.

TTK m.889 uyarınca zıya ve hasar gönderilene teslim anında[876] ortaya çıkmış ise durum taşıyıcıya bildirilir[877]. Eğer zıya ve hasar teslimden sonraki ilk yedi gün içinde hak sahibi tarafından tespit edilmiş ise, yine taşıyıcıya yazılı olarak bildirimde bulunulur. Bu anlamda TTK m.889 ve CMR m.30 paralel olup, gönderilene teslim edilen yük ile ilgili ihtirazi kayıt olmadan CMR-taşıma senedi kabul edildiğinde ispat yükü yer değiştirmiş olacaktır[878].Ayrıca, zıya ve hasarın açıkça görülmediği hallerde teslimden yedi gün içinde (pazar günleri ve resmi tatiller hariç)[879] gönderilen, durumu taşıyıcıya bildirmeden malı tesellüm ederse, bu husus onun yükü sevk

[874] Bkz. 6102 sy. TTK m.855/5.

[875] Eşyanın teslimi eşyanın kabulü ile gerçekleşir, yani her iki fiilin gerçekleşmesi ile birlikte taşıma sözleşmesi son bulmaktadır. Eşyanın kabulü demek, taşıyıcının eşyayı usulüne göre gönderilene teslim etmesi, gönderilenin de eşyayı hasarsız ve eksiksiz olarak teslim alarak sözleşmeyi sona erdirmesidir, Zeyneloğlu; s. 217 vd.

[876] Teslim anı ile kastedilen teslim ile aynı anda olması değildir. Zira zıya ve hasarın açık olduğu durumlarda tespitin yapılabilmesi için eşyaların teslim alınarak öncelikli olarak boşaltma işleminin yapılması gerekecektir. O zaman teslim anı ifadesi ile kastedilen teslimden hemen sonra, boşlatma işlemi ile birlikte gönderilenin eşyanın ambalajlarını açmadan yaptığı inceleme ile tespit edebileceği makul süre olacaktır.

[877] Bildirim, teslim anında yapılacaksa, koşullara uygun yapılmak kaydı ile eşyayı teslim eden kişiye, alt taşıyıcıya, fiili taşıyıcıya da yapılabilir.

[878] Adıgüzel; s. 268.

[879] Süre hesap edilirken TBK m.92/1 hükmü esas alınacaktır, TBK m.92/1: *'Bir borcun veya taraflardan birine düşen herhangi bir yükümlülüğün sözleşmenin kurulmasından başlayarak belli bir sürenin sonunda ifası gerekiyorsa, ifa zamanı aşağıdaki biçimde belirlenir: 1. Gün olarak belirlenmiş süre, sözleşmenin kurulduğu gün sayılmaksızın, bu sürenin son günü dolmuş olur. Sekiz veya on beş gün olarak belirlenmiş süre ise, bir veya iki haftayı değil, tam sekiz veya on beş günü ifade eder.'*

mektubunda belirtildiği şekilde alındığına kanıt oluşturur. Taşıyıcı ise malı teslim ettiği zamanı ileri sürerek karşı ispatta bulunabilmektedir[880].

Belirtmek gerekir ki CMR, eşyaların taşıyıcı ile birlikte kontrol[881] edilmesini hükme bağlamıştır. Ancak TTK' da gönderilen ile taşıyıcının birlikte böyle bir yükümlülüğü bulunmamaktadır. CMR ile taşıyıcı ve gönderilenin birlikte inceleme yapması, ileride çıkacak bir uyuşmazlıkta nispeten eşit pozisyonda olmasını sağlayacaktır.

Tam zıya halinde ise bildirim yükümlülüğü bir anlam taşımayacaktır. Zira ortada teslim edilecek bir mal bulunmamaktadır.

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulma ve sorumluluğu sınırlama hakkının taşıyıcının sözleşme dışı sorumluluk hallerinde de uygulanabileceğini ifade etmiştik[882]. Haksız fiil sorumluluğunda ispat yükü zarara uğrayan taraftadır. Zarara uğrayan davacı iddiasını ispat ettiğinde davalı taşıyıcı tarafından TTK m. 885/1 uyarınca öngörülen sorumluluktan kurtuluş hâlleri ve sınırlamalarına dayanacaktır. Bu iddia üzerine taşıyıcı sorumluluktan kurtulmasını sağlayacak TTK m.875/2, m. 876 ve m.878'de yer alan sebeplere dayanacaktır. Taşıyıcı, sorumlu tutulur ise, TTK m.882 uyarınca, taşıma konusu eşyanın brüt ağırlığının kilogramı balına 8,33 ÖÇH ile sorumlu tutulacaktır. Belirtmek isteriz ki akit dışı talepler üçüncü kişiler tarafından yapılsa dahi taşıyıcı sorumluluktan kurtulma ve sorumluluğunu sınırlama sebeplerine dayanabilmektedir. Ancak üçüncü kişi taşımaya onay vermemişse ve taşıyıcı, gönderenin eşyayı gönderme konusunda yetkili olmadığını biliyorsa veya bilmesi gerekiyorsa veya eşya, taşıma için teslim alınmadan önce, üçüncü kişinin veya ondan zilyetliği elde etmiş olan kişinin onayı olmaksızın elinden çıkmışsa, bu hükümden yararlanamayacaktır. Üçüncü kişi taşıma sözleşmesinin tarafı olmadığı için gönderilenin zıya ve hasara ilişkin bildirim yapmamış olması üçüncü kişi açısından ispatta sorun yaratmayacaktır. Velhasıl, üçüncü kişi zıya ve hasarın taşıyıcının bir davranışı ve hareketinden meydana geldiğini ispat etmekle yükümlüdür[883].

---

[880] Adıgüzel; s.271.

[881] Kontrol belli bir şekle tabi değildir. Önemli olan kontrolün eşyanın niteliğine uygun olarak yapılması ve ayrıca sonucun ihtirazi kayıt olarak yazılı yapılmasıdır. Zira eşyanın kontrol edilerek, varsa bir ihtirazi kaydın CMR-taşıma senedine yazılması, ilerde taşıyıcıya karşı açılacak tazminat davasında delil olarak ileri sürülecektir.

[882] Bkz. 6102 sy. TTK m.885.

[883] Bu sebeple, TTK m.885/2' de yer alan sebepler taşıyıcı açısından mümkün değildir.

Gönderilenin, eşyayı teslim alırken açıkça görülen zıya ve hasarlara ilişkin taşıyıcıya bildirime bulunması gerektiğinden bahsetmiştik. Bu sebeple, gönderilenin böyle bir bildirimde bulunmaması halinde taşıyıcının taşıma konusu eşyayı iyi ve sağlam teslim ettiğine dair karine oluşmaktadır. Bu noktada, akit dışı sorumlulukta da gönderilen taşıma konusu eşyayı iyi ve sağlam almadığını ispatlamalı ve ayrıca taşıyıcının eşya üzerinde zıya ve hasara sebep olduğunu ispat etmelidir.

Eğer zarar teslim anında değil de sonradan ortaya çıkmış ise, gönderilen yedi gün içinde taşıyıcıya bildirim[884] yapmakla yükümlüdür. Taşıyıcı ise bunun karşılığı olarak TTK m.875/2, m.876'da yer alan sebepler ile illiyet bağını, TTK m.878'de yer alan özel sebepleri ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir. Bildirimin açık yapılması, diğer bir ifade ile zararın nitelemesinin, nedeninin net bir şekilde ifade ediliyor olması önemlidir[885]. Akla yatkın biçimde, açık ve anlaşılır olarak zararın sebepleri ve niteliği belirtilmelidir[886]. Bu sebeple ki, eşyaların zararın kapsamı zıya ve hasardan oluşuyor ise ve fakat bildirim sadece zıyaa uğrayan kısım için ileri sürülmüş ise, hak sahibi bildirimdeki kaydına göre dava açma hakkını yalnızca zıya durumuna ilişkin taleplerinde ileri sürebilecektir[887].

Taşıyıcı zıya ve hasarı biliyor ise, bildirim yapmaya gerek bulunmamaktadır. Ancak hak sahibinin dava açması halinde taşıyıcının zıya ve hasara ilişkin durumu (zararın ne zaman cereyan ettiği, nasıl oluştuğu, zararın boyutu vs.)bildiğini ispat etmesi gerekecektir.

CMR m.30/2'ye göre gönderilen, taşıyıcı ile beraber durumlarını kontrol etmeden veya zıya ve hasarın açıkça görüldüğü hallerde teslim anında veya açıkça görülmediği hallerde teslimden yedi gün içinde (pazar günleri ve resmi tatiller hariç) durumu kendisine bildirmeden malı tesellüm ederse, bu husus onun yükü sevk mektubunda belirtildiği şekilde alındığına kanıt oluşturur. Ayrıca, açıkça

[884] Teslim anından yapılan bildirim, şekle tabi değildir; yazılı veya sözlü yapılabilir. Ancak ispat açısından yazılı yapılması faydalı olacaktır. Uygulamada, eşyanın teslim alındığı esnada taşıma senedine zararla ilgili ayrıntılı ihtirazi kayıt düşülmektedir. Ayrıca bildirim, taşıyıcının kabulüne de bağlı değildir. TTK m.889/4'e göre teslimden sonra yapılacak bildirim(Pazar ve resmi tatiller hariç olmak üzere yedi günlük süre içinde) teslim alma anında yapılacak bildirimden farklı olarak yazılı yapılmalıdır. Bildirim muhakkak gönderilen veya onun yetkili kıldığı kişi tarafından yapılmalıdır. Yazılı bildirim, imza şartı bulunmaksızın yazılı bir metin, faks veya elektronik posta ile de yapılabilir.

[885] Doğanay; TTK Şerhi, s.1816 vd.

[886] Doğanay; TTK Şerhi, s.1816 vd., Karan; s.779.

[887] Doğanay; TTK Şerhi, s. 1816 vd.

gözükmeyen zıya veya hasarlarda bildirim yazılı olarak yapılacaktır[888]. Dolayısı ile teslimden sonraki ilk yedi gün içinde gönderilen açık olmayan zararlar için gerekli bildirimde bulunmaz ise, ispat yükü gönderilene ait olacaktır. Sürenin, gece teslimi dahi olsa teslim ile başladığı görülmektedir. TTK m.889/2'de ise eşyanın tesliminden sonra yedi gün içinde bildirim zorunluluğu öngörülmüştür. Eşya, parçalara bölünerek gönderilmesi gereken bir eşya ise, teslim tarihi son parçanın teslimi ile belirlenecektir. Eğer eşyanın parça parça taşınması, bir bütünlük ifade etmiyor ise, her parçanın teslimi ile bildirim süresi başlamış olacaktır.

Zararlar, hak sahibinin, teslimden sonra yedi gün içinde mahkemeye başvurarak bilirkişiler aracılığı ile yapılacak incelemede de tespit edilebilir. Böyle bir tespit halinde de tespit sonucu taşıyıcıya bildirilmelidir. CMR m.30 gereği açık olan zararlarda şekle tabi olmaksızın, açık olmayan zararlarda ise yazılı olmak kaydı ile taşıyıcıya bildirimde bulunulmalıdır.

Belirtmek gerekir ki TTK m.886 uyarınca zarar, taşıyıcının kastı, pervasızca hareketi veya böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinci ile[889] işlenmiş bir fiilden ileri geliyor ise taşıyıcı sorumluluğunu sınırlayan sebepler ile sorumluluktan kurtaran sebeplerden yararlanamaz[890]. İfa yardımcısı, fiili taşıyıcı, müteakip taşıyıcıya karşı asıl taşıyıcı ile birlikte dava açıldığında, kast, pervasızca hareket veya kasta eşdeğer kusur davacı tarafından ispat edilmelidir[891].

CMR m.29'da TTK m.886 ile paraleldir. CMR m.30'a göre hak sahibinin teslim anında koyacağı ihtirazi kayıt veya sonradan yapacağı bildirim[892] zararın taşıyıcıdan kaynaklandığına dair bir karine özelliğinde olduğu için, taşıyıcı tarafından aksi ispat

---

[888] Pratikte görülen ise, süresinde olmak üzere bildirim CMR-taşıma senedine derç şeklindedir. Karan; s. 779.

[889] Türk hukukunda pervasızca hareket kast ile ağır kusur arasında ancak kasta yakın bir seviyede yer almakta olup,*' böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinci'* ifadesi ile kastedilen ise kasta eşdeğer kusurdur.

[890] Bu bağlamda TTK m.886 ve TTK m.879 dahilinde taşıyıcı ile birlikte taşıyıcının adamları, ifa yardımcıları da aynı kurala tabidir. Taşıyıcının ifa yardımcıları, müteakip taşıyıcı, fiili taşıyıcı da bu kapsamda olduğundan gerek taşıyıcıya gerek bu kişilere karşı aynı sebeplerle dava açılabilmektedir.

[891] Arkan; Sorumluluk, s.208-209.

[892] CMR m.30; *'Alıcı, taşımacı ile beraber durumlarını kontrol etmeden veya zıyan ve hasarın açıkça görüldüğü hallerde teslim anında veya açıkça görülmediği hallerde teslimden yedi gün içinde (pazar günleri ve resmi tatiller hariç) durumu kendisine bildirmeden malı tesellüm ederse, bu husus onun yükü sevk mektubunda belirtildiği şekilde alındığına kanıt oluşturur. Açıkça gözükmeyen zıyan veya hasarlarda bildirme yazılı olarak yapılacaktır.'*

edilene kadar taşıyıcı bildirimde geçen zıya ve hasarlardan sorumlu olup CMR-taşıma senedine düşülen kayıt kesin delil niteliğinde olacaktır. Eğer ki dava açıldığında, taşıyıcının kast, pervasızca hareket veya kasta eşdeğer kusuru tespit edilir ise, ihtirazi kayıt veya bildirime bakılmaksızın ispat yükü taşıyıcı üzerinde kalacaktır.

4. Zamanaşımı (Müruruzaman)

TBK açısından;

Zamanaşımı, alacak hakkının belirli bir süre kullanılmaması sebebiyle dava edilebilme niteliğinden yoksun kalınması olarak tanımlanır[893]. Buna istinaden zamanaşımı alacak hakkını sona erdirmeyip, hakkı 'eksik borç' haline dönüştürür ve alacağın dava edilebilme niteliğini ortadan kaldırır[894].

TBK uyarınca zamanaşımı borçlunun talebi ile ileri sürülmez ise, hakim resen gözetemez. TBK m.146 hükmüne baktığımızda kural olarak he alacağın on yıllık zamanaşımına tabi olduğu görülmektedir. Ancak TBK m.147, beş yıllık zamanaşımı uygulanan alacak kalemlerini de sıralamıştır. TBK' nın devam eden 148. Maddesine göre, kanunda belirtilen bu zamanaşımı süreleri tarafların sözleşme serbestisi dahilinde yapacakları bir anlaşma ile değiştirilemeyecek olup, kanunun bu hükümleri emredicidir.

TTK' nın 855/1[895] maddesi uyarınca görüyoruz ki, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan taleplerde bir yıllık kısa süreli bir zamanaşımı[896] süresi öngörülmüştür[897].

---

[893] Erdem; s.377.
[894] Erdem; s.377.
[895] TTK m.855/1: Zamanaşımı; *' (1) Bu Kitap hükümlerine tabi taşımalarda, yolcunun bir kaza sonucu ölmesi veya bedensel bütünlüğü zedeleyen bir zarara uğraması hâlinde istem hakları on yılda; diğer zararlarda ise bir yılda zamanaşımına uğrar.'*
[896] *'…TTK m.855 uyarınca, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan davaların bir yıllık zamanaşımına tabi bulunduğu, somut olayda taşıma sözleşmesinin 15.08.2012 tarihinde yapıldığı, gönderilenin teslim edilmediğinden bahisle 31.10.2012 tarihinde icra takibi başlatıldığı, yapılan takiple kesilen zamanaşımının, takip dosyasındaki son işlemin yapıldığı 12.12.2012 tarihinde yeniden işlemeye başladığı, bu tarihten dava tarihine kadar bir yıllık zamanaşımı süresinin geçmesi nedeniyle, davanın zamanaşımına uğradığının açıkça kabulü gerekir..'* T.C. Yargıtay 11. H.D. 06.02.2015-E.16760/K.1408, Eriş; 2015, s.272.
[897] Adıgüzel; s.280.

TTK açısından;

TTK' nın 885/2[898] maddesine baktığımızda, zamanaşımı süresinin başlangıç tarihine ışık tutmuştur. Eşya taşımalarında zamanaşımı süresinin gönderilene teslimi ile başlayacağı açıktır. Eğer eşya tümüyle zayi olmuşsa eşyanın gönderilene teslimi gereken tarihten itibaren, eşya kısmen zayi olmuş ise eşyanın gönderilene teslim tarihinden itibaren zamanaşımı süresi başlamaktadır[899]. Haksız fiil taleplerinde yine bir senelik zamanaşımı uygulanacaktır.

Bilindiği üzere teslim, eşyanın zilyetliğinin usulünce hak sahibine geçirilmesi olarak tanımlanmıştır. Zamanaşımının başlangıcında da kanun *'teslimi*' esas almıştır. Tam zıya istisna olmak kaydıyla zamanaşımı teslimle başlamaktadır. TTK m.855/2 gereğince tam zıya halinde zamanaşımının başlangıcı, eşyanın teslim edilmesi gereken tarihidir[900]. Gönderen verdiği bir talimat ile taşıma işlemini durdurmuş ve eşyanın iadesini istemiş ise, zamanaşımı eşyanın gönderilene teslim edilmesi gereken tarihten itibaren başlayacaktır[901]. Eşyanın taşınması için, parça parça taşınması üzerine de anlaşılmış olabilir. Parça halinde taşınması üzerine yapılan taşıma işinde, her parçanın ulaşma tarihinden itibaren zamanaşımı süresi başlayacaktır. Eşyanın parça parça taşınması halinde ise, son parçanın gönderilene teslimi ile zamanaşımı süresi başlayacaktır.

Taşıma işi birden fazla kişi tarafından gerçekleştirilmiş ise, akdi (asıl) taşıyıcı tazminat davasına ilk olarak muhatap olabilecektir. Olası mahkeme sonucu asıl taşıyıcı bir tazminat ödediğinde taşıyıcının diğer taşıyıcılara rücu etmesi mümkündür. TTK m.855/3[902] uyarınca, rücu alacağı söz konusu olduğunda, alacaklının[903] borçluyu[904]öğrendiği tarihten itibaren üç ay içinde borçluya bildirimde bulunması gerekir. Alacaklı (tazminat ödeyen asıl taşıyıcı) açısından borçludan(diğer taşıyıcılar) rücuan tazminat talep etmek için zamanaşımı süresi ilgili mahkeme

[898] TTK m.855/2: *'Bu süre, eşya taşımasında, eşyanın gönderilene teslimi; yolcu taşımasında, yolcunun varma yerine ulaşma tarihinden başlar. Eşya tamamen zayi olmuş veya yolcu gideceği yere ulaşamamış ise, zamanaşımı süresi, eşyanın teslimi ve yolcunun ulaşması gereken tarihten itibaren işlemeye başlar.'*
[899] Eriş; 2015, s. 270.
[900] Adıgüzel; s.281.
[901] Arkan; Sorumluluk, s.211.
[902] TTK m.855/3'te yer alan bu husus, CMR'de bulunmamaktadır.
[903] Rücu alacaklısıdır.
[904] Rücu borçlusudur.

kararının kesinleştiği tarihten itibaren, eğer böyle bir mahkeme kararı yoksa alacaklının(tazminat ödeyen asıl taşıyıcı) tazminatı ödediği tarihten itibaren başlayacaktır[905]. Belirtmek gerekir ki TTK m.855/3'te yer alan bu husus, CMR' de bulunmamaktadır

Zamanaşımı 6098 sayılı TBK uyarınca hesaplanacaktır[906]. Bu bağlamda TBK m.151'e göre süreler hesaplanırken zamanaşımının başladığı gün sayılmaz ve zamanaşımı ancak sürenin son günü[907] de hak kullanılmaksızın geçince gerçekleşmiş olur; zamanaşımı sürelerinin hesaplanmasında da, borçların ifasındaki sürelerin hesaplanmasına ilişkin hükümler uygulanır. Zamanaşımının durması[908] ve zamanaşımının kesilmesine[909] ilişkin 6098 sy. TBK hükümleri devreye girecektir. Zamanaşımı taraflarca ileri sürülmedikçe, hâkim bunu kendiliğinden göz önüne alamaz[910]. Dolayısı ile TTK m.855'te ifade edilen süre hak düşürücü süre değildir.

CMR açısından;

CMR m.32[911]'ye göre, zıya, hasar, gecikme ve taşıma sözleşmesine aykırı tüm eylemlerden kaynaklanacak tazminat davalarında zamanaşımı süresi bir yıldır. Bu süre gerek taşıyıcıya karşı ileri sürülen talepler, gerekse taşıyıcının ileri sürdüğü

[905] Eriş; 2015, s.270.

[906] Belirtmek gerekir ki 6102 sy. TTK m.6 uyarınca, ticari hükümler koyan kanunlarda öngörülen zamanaşımı süreleri, Kanunda aksine düzenleme yoksa, sözleşme ile değiştirilemez. Dolayısı ile taraflar zamanaşımı süresi hakkında bir değişiklik yapma hakkına sahip değildir.

[907] 6098 sy. TBK m. 93; *'İfa zamanı veya sürenin son günü, kanunlarda tatil olarak kabul edilen bir güne rastlarsa, kendiliğinden bu günü izleyen ve tatil olmayan ilk güne geçer. Aksine anlaşma geçerlidir.'*

[908] Zamanaşımının durması: 6098 SY. TBK m. 153; *'Aşağıdaki durumlarda zamanaşımı işlemeye başlamaz, başlamışsa durur: 1. Velayet süresince, çocukların ana ve babalarından olan alacakları için. 2. Vesayet süresince, vesayet altında bulunanların vasiden veya vesayet işlemleri sebebiyle Devletten olan alacakları için. 3. Evlilik devam ettiği sürece, eşlerin diğerinden olan alacakları için. 4. Hizmet ilişkisi süresince, ev hizmetlilerinin onları çalıştıranlardan olan alacakları için. 5. Borçlu, alacak üzerinde intifa hakkına sahip olduğu sürece. 6. Alacağı, Türk mahkemelerinde ileri sürme imkânının bulunmadığı sürece. 7. Alacaklı ve borçlu sıfatının aynı kişide birleşmesinde, birleşmenin ileride geçmişe etkili olarak ortadan kalkması durumunda, bu durumun ortaya çıkmasına kadar geçecek sürece. Zamanaşımını durduran sebeplerin ortadan kalktığı günün bitiminde zamanaşımı işlemeye başlar veya durmadan önce başlamış olan işlemesini sürdürür.'*

[909] Zamanaşımının kesilmesi sebepleri, 6098 sy TBK m. 154 ; *'Aşağıdaki durumlarda zamanaşımı kesilir: 1. Borçlu borcu ikrar etmişse, özellikle faiz ödemiş veya kısmen ifada bulunmuşsa ya da rehin vermiş veya kefil göstermişse. 2. Alacaklı, dava veya def'i yoluyla mahkemeye veya hakeme başvurmuşsa, icra takibinde bulunmuşsa ya da iflas masasına başvurmuşsa.'*

[910] 6098 sy. TBK m.161.

[911] CMR M. 32/1, ilk cümle *'Bu Sözleşme gereğince yapılan taşımalardan doğacak davaların bir yıl içinde açılması gerekir.'*

talepler açısından aynıdır[912]. Eğer taşıma sözleşmesi herhangi bir sebeple hiç ifa edilememiş ise, o zaman milli hukuka başvurulacak ve akde aykırılıktan 6098 sy. TBK m.112 hükmü devreye girecektir[913]. Aynı şekilde zamanaşımı iddiası söz konusu olduğunda ispatı milli hukukun usul hukuku kurallarına göre tayin edilmelidir[914].

CMR m.32[915], zamanaşımının başlangıcında 'teslim' ifadesi kilit nokta olmakla birlikte teslimden ne ifade edildiği anlaşılmamaktadır. Teslim ile ifade dilen aslında eşyanın gönderilen veya onun yetkili kıldığı kişiye eşyanın zilyetliğinin usulüne uygun şekilde devredilmesidir. Gönderilenin hak sahibi olması durumunda, emir, talimat ve tasarruf yetkisi sebebi ile eşyanın bir depoya teslim edilmesi talimatı verilmiş ise bu geçerli bir teslim olacaktır ve zamanaşımı süresi başlayacaktır[916]. Tasarruf hakkı sahibi gönderen ise, o zaman gönderenin talimatı doğrultusunda yapılan usulüne uygun teslim ile zamanaşımı süresi başlayacaktır.

CMR m.32/3; *'Yukarıdaki 2 nci paragraf hükümlerine bağlı olarak, zaman limitinin uzatılması, davaya bakan mahkemenin kararlarına göre düzenlenir. Bu karar aynı zamanda yeniden dava açma haklarını da düzenler.*' Burada hakimin kendi hukukunu[917] uygulanacağını görmekteyiz. TTK m.6 uyarınca zamanaşımı süresinde değişiklik yapılamayacağını ifade etmiştik. Zamanaşımından önceden feragat edilmesi de Türk hukuku açısından mümkün değildir[918].

CMR m.32/2 *'Yazılı bir istem, taşımacı bunu yazılı bildiri ile geri çevirip, ona ilişkin belgeleri de iade edinceye kadar zaman limitini erteler. Talebin bir kısmı kabul edildiği takdirde zaman süresi anlaşmazlık konusu olan istek için tekrar devam etmeye başlar. İstemin alındığını, cevap verildiğini ve belgelerin gönderildiğini kanıtlamak, bu durumlara güvenen tarafa aittir. Aynı gayeyle yapılan başka istemler için zaman süresi ertelenemez.*'hükmüne haizdir. Burada zamanaşımının durması ve

[912] Akıncı; s. 168.
[913] Akıncı; s.168 vd.
[914] Türk Hukuku uygulanacak ise 6100 sy. HMK' ya göre tespit yapılacaktır.
[915] Bkz. Bölüm 2, dn.705.
[916] Adıgüzel; s.284.
[917] Lex fori
[918] 6098 sy. TBK m. 160/1 *'Zamanaşımından önceden feragat edilemez'* hükmüne haizdir. Akıncı; s.171.

kesilmesi üzerine teknik bir ifade bulunmaktadır. Davacının yazılı bir talebi[919] taşıyıcıya bildirildiğinde ve taşıyıcı yazılı olarak bunu reddedip, talebe ilişkin belgeleri[920] iade edinceye kadar zamanaşımı durmaktadır. Bir diğer ifade ile taşıyıcıya yönelik gönderilen yazılı talep üzerine taşıyıcı yazılı olarak cevabını hak sahibine ileten kadar zamanaşımı durmaktadır. Kısmi kabul halinde zamanaşımı anlaşmazlık konusu olan bölüm için devam etmektedir. Taşıyıcı bildirimi aldıktan sonra hak sahibinin iddialarını reddeden cevabı[921] hak sahibine ilettiği andan itibaren zamanaşımı süresi tekrar işlemeye başlamaktadır. Davacının davasına ilişkin talebi, davasından sonraki talepleri açısından da zamanaşımını kesmektedir ancak yetkisiz mahkemede açılan davalar açısından zamanaşımının kesilmeyeceği açıktır.

Bu arada ifade etmek gerekir ki, istemin alındığını, cevap verildiğini ve belgelerin gönderildiğini kanıtlamak da iddia eden taraf üzerinde olacaktır. Madde metninden anlaşılan, zamanaşımının durması, ancak taşıyıcıya karşı ileri sürülen taleplere ilişkin olabileceğidir.

TTK m.855/5'te ifade edilen bir başka zamanaşımı süresi ise CMR m.32'den alınmıştır. Burada taşıyıcının kast ve kasta eşdeğer kusuru bulunuyor ise, taşıyıcıya açılacak tazminat davaları üç yıllık zamanaşımı süresine tabi tutulmaktadır[922].

---

[919] Burada ifade edilen talep, aslında yazılı olarak tazminat rakamının bildirimine ilişkindir. Bildirim açık, net, anlaşılır ve tazminat talebi mahiyetinde olmalıdır. Bildirim telgraf, faks vs. iletişim araçları ile olabilmektedir. Bildirimi hak sahibi yapmalıdır, hak sahibinden kasıt ise dava açma yetkisine sahip olan kişi olup, bu hak gönderilen ile sınırlı olmamaktadır.

[920] Burada belgelerden kasıt taşımayı ilgilendiren, yüke ilişkin olan, yük hakkında bilgi veren belgelerdir. CMR m.32/2'ye göre bu belgelerinde yazılı talebe eklenmesi gerekecektir. Bu belgelerin asıllarının eklenmesi şart olmayıp, bir suretleri eklenecektir.

[921] Eğer taşıyıcının vermiş olduğu cevabi yazıda eklenen belgeler yok ise veya taşıyıcı açıkça iddiaları reddetmemişse, bu durum açıkça iddiaların reddedilmesi anlamı taşımayacağından duran zamanaşımına bir etkisi olmaz Akıncı; s.175.

[922] 6102 sy. TTK m.879 uyarınca üç yıllık zamanaşımı süresi taşıyıcı, taşıyıcının kendi adamları ve ifa yardımcıları açısından da uygulanacaktır. , ' *….Taşımanın yapıldığı güzergah itibari ile olaya uygulanması gereken CMR 32. Maddesi uyarınca ' İşbu anlaşma kapsamına giren taşımalardan doğan talep hakları zamanaşımına uğrar. Bununla birlikte kasıt veya kendisine başvurulan hakimin hukukuna göre kasta eşdeğer kabul edilen bir kusurun bulunması halinde zamanaşımı süresi üç yıldır' hükmüne haiz olup, bu durumda zamanaşımının gerçekleşip gerçekleşmediği hususunun belirlenmesi taşıyıcının kusurunun niteliğine göre tespit edilebilecektir. Olaya uygulanması gereken CMR 32. Maddesinde kasta eşdeğer kabul edilen kusurdan bahsedilmiş olup, görüldüğü üzere maddede tam kusurdan değil, kasta eşdeğer kusurdan söz edilmektedir. Bilindiği üzere kasta eşdeğer kusur kavramı bir özel hukuk kavramı olup, kasıt olmamakla beraber kasta yakın bir kusurun mevcudiyetini ifade eder. Somut olayda Türkiye'den Çek Cumhuriyeti'ne TIR ile yapılan taşımaya ait CMR senedinde vesaik karşılığı teslimin kararlaştırıldığı ve davalı taşıyanın da CMR senedinde açıkça yapılan bu belirlemeye aykırı olarak taşınan emtiayı doğrudan alıcısına teslim ettiği uyuşmazlık konusu değildir. Bu itibarla, mahkemece davalının vesaik karşılığı teslimin kararlaştırıldığı durumda aksini yapmasının*

Uluslararası sözleşmelerde sınırlı sorumluluğu bertaraf ederek sınırsız sorumlu tutan iki sistem mevcuttur. İlk sistem 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu ve CMR' nin 29. maddesi olup buna göre ' taşıyıcının kastı veya kasta eşdeğer kusurunun' varlığı ile zararın oluşması; ikincisi ise 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nu değiştiren 1955 tarihli Lahey Protokolünün XIII. maddesine göre 'taşıyıcının kasten veya zararın doğması olasılığının bilinci ile dikkatsizce, yani cesurca (pervasızca) hareketi' sonucu zararın doğmasıdır[923] Taşıyıcı kötü niyetle, bir yıllık zamanaşımı süresini geçirmek için hak sahibi gönderen veya gönderileni oyalayıcı hareketlerde bulunmuş ise, bu hakkın kötüye kullanılması mahiyetinde olup, ispatlandığı takdirde bir yıllık zamanaşımı süresi uygulanmayacaktır[924]. Zamanaşımı süresi TTK m.855/4 ve m.855/5 dahilinde uygulanmaz. TTK m.855/4' e göre gönderen veya gönderilen, taşıyıcıya karşı olan haklarını, bir yıl içinde TTK m.18/3'e[925] uygun şekilde istemiş olmaları şartıyla, def'i olarak her zaman ileri sürebilirler. Hak sahibinin talebini TTK m.18/3'e göre istemesi ispat etmesi açısından yararlı olacaktır. Taşıyıcı tarafından da ücrete ilişkin taleplerin bir yıl içinde istenmemesi halinde genel zamanaşımı defi ile karşılaşılacağı açıktır. Bu hususun tek istisnası takas talebidir. Bir yıllık zamanaşımı süresi dolsa dahi madde hükmündeki şartlar yerine getirildiğinde[926]zıya, hasara ilişkin tazminat bedeli için taşıyıcının talep ettiği ücret alacağına karşı takas beyanında bulunulabilecektir[927].

CMR m.32'nin, TTK m.855/5'te somutlaştığından bahsettik. CMR m.29 ise TTK m.886'nın karşılığı olarak yer almaktadır. Buna göre CMR' de de bir yıllık zamanaşımı süresi ile birlikte, taşıyıcının kast veya kasta eşdeğer kusurunun varlığında üç yıllık zamanaşımı süresi uygulanacaktır. CMR' ye göre de zamanaşımı

---

bilerek kötü hareket kabul edilmesi gerektiği, bunun sonucu olarak da CMR Konvansiyonunun 32. Maddesi uyarınca zamanaşımı süresinin üç yıl olduğu dikkate alınarak işin esasına girilerek, tarafların delillerinin toplanıp, sonucuna göre karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiştir…' T.C. YARGITAY, 11. HUKUK DAİRESİ, 16.06.2008, E.2007/6237, K.2008/7970 , Lale; 1149-1150. Öte yandan, *' …Dairemizin yerleşik içtihatlarında da belirtildiği üzere, malın olması gereken sıcaklıktan daha düşük sıcaklıkta taşınmasının, bilerek kötüniyetli davranma olarak kabul edilmesi mümkün değildir…'* T.C. YARGITAY, 11. H.D. 03.12.2014, E.10288/K.18927, Eriş; 2015, s.275.

[923] Eriş; 2015, s.271.

[924] Bilgi için bkz. Atabek; Eşya Taşıma, s.326 vd.

[925]6102 sy. TTK m.18/3; *' Tacirler arasında, diğer tarafı temerrüde düşürmeye, sözleşmeyi feshe, sözleşmeden dönmeye ilişkin ihbarlar veya ihtarlar noter aracılığıyla, taahhütlü mektupla, telgrafla veya güvenli elektronik imza kullanılarak kayıtlı elektronik posta sistemi ile yapılır.'*

[926] Burada kastedilen şart, gönderen veya gönderilen, taşıyıcıya karşı olan haklarını, bir yıl içinde TTK m.18/3' uygun şekilde istemiş olması şartıdır.

[927] Arkan; Sorumluluk, s. 214.

bir defi olarak ileri sürülebilmektedir. Ancak CMR m.32/4'e baktığımızda, TTK' dan farklı olarak zamanaşımına uğrayan istemler için karşı talep veya takas talebi ileri sürülemeyecektir[928].

CMR m.32/3 '*Yukarıdaki 2 nci paragraf hükümlerine bağlı olarak, zaman limitinin uzatılması, davaya bakan mahkemenin kararlarına göre düzenlenir. Bu karar aynı zamanda yeniden dava açma haklarını da düzenler.'* hükmüne haizdir. Buna göre CMR' ye tabi olan taşımalarda zamanaşımı süresinin uzatılması davaya bakan hakimin hukukuna bağlanan bir yetkiden kaynaklanabilir. Dolayısı ile yeniden dava açılabilir. Türk hukuku açısından mümkün olmadığından, Türkiye dışında ikame edilen CMR' ye tabi davalarda, taşıma sözleşmesinde CMR mevzuatı dışında bir zamanaşımı süresi belirlenmiş ise veya zıya ve hasar oluştuktan sonra tarafların yapacağı bir sözleşme ile zamanaşımı süresi belirlenmiş ise, bu süre hakimin kendi hukuku çerçevesinde uygulanabilecektir.

[928] CMR m.32/4 *'Zaman aşımı ile düşen dava açma hakkı, karşıt istek veya vereceğini alacağına sayışma yoluyla kullanılmaz.'*

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Çalışma konumuz kara yolunda yapılan eşya taşımalarında taşıyıcının 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR konvansiyonu kapsamında kayıp ve hasardan kaynaklanan sorumluluğu ile sınırlı kalmıştır. Çalışma içeriğinde verilen bilgileri somutlaştırmak ve örneklendirmek için çalışma konumuz ile ilgili ulusal ve uluslararası kaynaklar ile Yargıtay kararlarına atıflarda bulunulmuştur.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, 13.01.2011 tarih ve 27846 sy. Resmi Gazete ile 01.07.2011 tarihinde yürürlükte olmak üzere kanunlaşmıştır. TTK' da yer alan ve Taşıma işleri başlığında düzenlenmiş olan dördüncü kitabın, 850 ile 893. Maddeleri arası ile CMR konvansiyonu çalışma konumuzun incelemesi kapsamındadır. Bilindiği üzere TTK, CMR Konvansiyonu ve Alman Ticaret Kanunu düzenlemeleri temelinde hazırlanmıştır. CMR Konvansiyonu 19 Mayıs 1956'da Cenevre'de 'Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi' olarak düzenlenmiş ve Türkiye, CMR Konvansiyonuna 04.01.1995 tarihinde 22161 sayılı Resmi Gazetede yayınlandığı gün itibari ile taraf olmuştur.

6102 sy. TTK, taşıma hukuku açısından yeniliklere gitmiş, özellikle taşıma sözleşmesinin taraflarının sorumluluğunun nitelemesi, tazminat yükümlülüğü ve tazminatın hesaplanması, teslim, tesellüm ve bunun gibi birçok konuda açıklık getirmiştir.

Bu çalışmayı hazırlarken 6102 sayılı TTK' nın taşıma işine ilişkin 850 ile 893. maddeleri arası ve CMR açısından ortak noktalar ve farklılıklar karşılaştırmalı olarak ele alınmıştır. Çalışma içinde yer alan tüm konu başlıkları hem TTK hem de CMR açısından ulusal ve uluslararası kaynaklar çerçevesinde değerlendirilmiştir.

Taşıma işleri, oldukça kapsamlı, çok boyutlu, teknik ve karmaşık bir alandır. Taşıma işinin ulusal olduğu kadar, günümüz serbest, özgür ekonomik rejimler doğrultusunda uluslararası boyutu olduğu da aşikardır. Uluslararası ticarette hızla yaşanan gelişmeler, taşımanın önemini bir kez daha gözler önüne sermiştir. Taşıma işleminin, her ne kadar başka taşıma şekillerinin devreye girdiği taşımalar dahi olsa da, karada başladığı ve karada tamamlandığı açıktır. Zira eşyanın teslim alındığı yer ve teslim edildiği yer işyeri, fabrika, imalathane, depo vs. gibi yerlerdir.

Çalışmayı hazırlarken amacımız, karayoluyla yapılan eşya taşımalarında taşıyıcının kayıp ve hasardan kaynaklanan sorumluluğunu ulusal boyutuyla 6102 sayılı TTK kapsamında, uluslararası boyutuyla da CMR Konvansiyonu kapsamında karşılaştırmalı olarak incelemektir. Taşıma işleri, 6762 sayılı eski TTK karşısında 6102 sayılı yeni TTK' da daha kapsamlı yer almış, CMR' ye ve ATK' ya daha yakın bir şekilde düzenlenmiş, 6102 sy. TTK' da ayrı bir kitap olarak yer alarak önemini bir kez daha ortaya koymuştur. Taşıma işinin ve taşıma işinin taşıdığı, özellikle kayıp ve hasar olarak somutlaşan, riskler sebebi ile hukuki sorumluluğun artan önemi ve güncelliği nedeni ile 6102 sy. TTK ve CMR konvansiyonu hükümleri ışığında karayolu ile yapılan eşya taşımalarında taşıyıcının kayıp ve hasardan sorumluluğu konusunu ele almayı amaçlamaktayız. Taşıyıcının geç teslim nedeni ile sorumluluğu esas çalışma alanımızın dışında tutulmuş olup, kayıp ve hasardan kaynaklanan sorumluk ile ortak hukuki noktalar olması sebebi ile kısmen de olsa değinilmiştir.

Bu anlamda öncelikle belirtmek isteriz ki çalışmamızda CMR Konvansiyonu'nun İngilizce metni ile Türkçe tercümesi birlikte incelenmiş, özellikle kusur kavramı, kast ve ihmal değerlendirilirken CMR' nin İngilizce metnine atıflarda bulunulmuş ve gerekli açıklamalar yapılmıştır.

İlk olarak, sorumluluk kavramı ve sorumluluğun hukuki niteliği tartışılmıştır. TTK m.875/1 ve CMR m.17/1' e göre taşıyıcının zıya, hasar ve gecikme nedeniyle sorumluluğu, eşyayı taşımak niyetiyle teslim aldığı anda başlamakta ve gönderilene teslim ettiği anda sona ermektedir. Taşıma işinde sorumluluğun ne zaman başlayacağı, bu anlamda teslim ifadesinin karşılığı üzerinde durulmuştur. Gerek CMR gerek TTK açısından teslim ve sözleşmenin kurulma anı ayrı tutulmuş olup, sorumluluk taşıyıcıya eşyanın taşınmak üzere zilyetliğinin devri ve taraf iradelerinin bu konuda ortak olması ile başlamaktadır. Aksi takdirde taşıma sözleşmesinin kurulmuş olması ve fakat eşyanın usulüne uygun teslim edilmemesi halinde TTK ve CMR hükümleri değil ulusal mevzuata gidileceği, söz konusu uygulanacak hukuk Türk Hukuku ise, Türk Borçlar Kanunu'nun sözleşmeye aykırılık hükümlerinin ışık tutacağı ve uygulanacağı açıktır. Yine eşyanın tesliminin taşıma sözleşmesinin varlığına karine olduğu, taşıma sözleşmesinin tarafların karşılıklı ve birbirlerine uygun iradeleri ile kurulacağı ifadesi TTK' nın 856. maddesinde somutlaşmıştır.

Çalışmamızda değinilen bir diğer önemli nokta taşıyıcının kayıp çalışmada yer yer eş anlamlı olan ‘zıya’ ifadesi kullanılmıştır) ve hasardan kaynaklanan sorumluluğudur. Taşıma konusu eşyanın fiilî veya hukukî bir imkânsızlık sebebiyle gönderilene teslim edilememesi hali kayıp veya diğer bir ifade ile zıyadır. Zıya karinesi, eşyanın gerçekte zayi olup olmadığının bilinmemesi, ancak, taşıma süresinin Kanun’da/Konvansiyon’da öngörüldüğü gün sayısı kadar aşılması nedeniyle eşyanın zayi olduğu sonucuna varılmasını ifade etmektedir. Taşımaya konu eşya, zıya karinesine ilişkin süreler geçtikten sonra gönderilene eksiksiz ve hatasız teslim edilir ve hak sahibi gönderilen tarafından eşya kabul edilir ise, bu noktada artık zıya haline ilişkin hükümler değil ve fakat gecikmeye ilişkin hükümler uygulama alanı bulacaktır. Taşımaya konu eşya, hak sahibine niteliği ya da niceliği bakımından eksik teslim edilmişse ve teslim edilen kısım değerini kaybetmemişse kısmı kayıp durumu mevcuttur. Taşımaya konu eşyanın değerini düşüren veya eşyadan sağlaması beklenen yararın azalmasına sebep olan kalıcı maddi kötüleşmelere hasar olarak tanımlanır.

CMR’ de ve TTK’ da yer alan kayıp ve hasardan sorumluluğun hukuki niteliği yumuşatılmış kusursuz sorumluluktur. CMR’ de yer alan sorumluluktan kurtulma sebepleri m.17/2 (genel riskler) ve m.17/4 (özel riskler)’ te düzenlenmiştir. İspat yükü taşıyıcıda olup, taşıyıcı CMR m.17/2’ye dayandığında ayrıca illiyet bağını da ispat etmekle yükümlüdür. CMR m.17, TTK m.875’te somutlaşmış, TTK m.876 ise taşıyıcının kaçınamayacağı veya sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden ileri gelen zararlarda sorumluluktan kurtulacağını ifade etmiş, TTK m.878’de taşıyıcının sorumluluğunu bertaraf eden özel sebepleri açıklamıştır.

CMR m. 17/2, 1- Gönderen veya gönderilenin hatası veya ihmali 2- Gönderen veya gönderilenin emir ve talimatları, 3- Eşyada var olan özel ayıp, 4- Taşıyıcının kaçınamayacağı veya sonuçlarını önleyemeyeceği bir sebepten ileri gelen zararların ispatı halinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Taşıyıcının kaçınamayacağı veya sonuçlarını önleyemeyeceği hali TTK m.876’da yer almıştır. Ayrıca TTK m.875/2, yukarıda üç madde olarak yazdığımız sebeplerin tazminat borcunun doğmasında ve kapsamının belirlenmesinde, bu olguların ne ölçüde etkili olduğu dikkate alınmasını böylece hak sahibi gönderen veya gönderilenin de sorumluluğu var ise katlanması hususunu düzenlemiştir.

Kusursuz sorumluluğu TTK m.878 ve CMR m.17/4 yumuşatmıştır. Fakat belirtmek gerekir ki taşıyıcının eşyaya karşı özen yükümlülüğü her halükarda var olup, taşıyıcının eşyaya karşı özen ve eşyayı koruma yükümlülüğünü yerine getirmemesi halinde sorumluluktan kurtulamayacağı açıktır. TTK m.878 ve CMR m.17/4'te yer alan özel risklerde taşıyıcının bu olguları ispat etmesi yeterli olup, ayrıca illiyet bağını ispat etmesine gerek yoktur.

Teslimde gecikme hali, taşıma senedi ve/veya taşıma sözleşmesi veya Kanunda, CMR' de öngörülen teslim süresi aşıldığında, eşyanın taşıyıcı tarafından hak sahibine teslim edilmemiş olmasıdır. Gecikme oranına göre taşıma ücretinin indirilebilmesi amacı ile zararın doğması şartı TTK' da yer almamaktadır. TTK m.874 ve CMR m.20 teslimde gecikmeyi düzenlemiştir.

Taşıyıcının gerek CMR, gerek TTK açısından kendi adamları ve ifa yardımcılarının hata ve ihmalleri ile fiillerinden de kendi hata ve ihmali gibi sorumlu olması sebebi ile(TTK m.879, CMR m.3),tüm sorumluluktan kurtulma halleri, yumuşatılmış kusursuz sorumluluk prensibi gereği bu kişiler için de geçerli olacaktır. Taşıyıcı, taşıyıcının kendi adamları, taşıyıcının ifa yardımcıları açısından sorumluluk sınırlarını TTK m.882, CMR m.23 ve 25 çizmiştir.

TTK ve CMR kapsamında yüke (eşyaya) eşlik eden taşıma belgesi (taşıma senedi), kıymetli evrak niteliğinde değildir. Taşıma senedi, eşyaya ilişkin hak taleplerinde taşıma sözleşmesinin varlığını ispat eden bir belgedir. Taşıma senedinin içeriği, kapsamı TTK m.856 ve CMR m.5'te ifade edilmiştir.

Eşyaların kayıp ve hasara uğraması sonucu, eşyanın değeri hesap edilirken gerek TTK gerek CMR aynı prensipte hareket etmiş ve eşyaların taşıyıcıya teslim edildiği yer ve teslim anındaki değerinin esas alınacağını ifade etmiştir.

Tazminat miktarı, sorumluluk sınırları dahilinde hesap edilirken eşyanın brüt ağırlığının her bir kilogramı için özel çekme hakkı (Special Drawing Rights - SDR) olarak tanımlanan bir bedel belirlenmektedir. CMR' de yer alan sorumluluğun sınırlanmasına dair bu hüküm TTK m.882'de somutlaşmıştır.

Taşıyıcının sorumluluğu sınırsız tutulmamış olup, TTK m.882 ve m.884, CMR m.23/3,5, 7 ve CMR m.25/2 ile sorumluluk sınırlanmıştır. CMR m.24 ise, CMR

m.23/3'ün istisnası olup, gönderen ile taşıyıcı anlaşarak, belirli bir ücret karşılığında, taşıma senedine CMR m.23/3'te öngörülen, eşyanın brüt ağırlığının kilogramı başına 8.33 ÖÇH sınırını aşan bir değer beyan edebilecektir. Bu durumda sınır gönderenin beyan ettiği değer üzerinden belirlenecektir.

TTK m.880, tazminatta esas alınacak değeri ifade etmiş olup, hüküm emredici değildir. TTK m.883 uyarınca, taşıyıcının kayıp ve hasar dan kaynaklanan sorumluluğu halinde, hak sahibinin zararını tazmin etmekle birlikte, taşıma işi için yapılan diğer giderleri, harcamaları, vergileri, resimleri de ödemek ve taşıma ücretini iade etmekle de mükelleftir. TTK m.880, CMR m.23'te somutlaşmıştır. Ancak belirtmek gerekir ki CMR' de öngörülen tazminat sınırını aşan miktarların taraflarca belirlenip, karar verilebileceği durumlara ilişkin şartlar da bulunmaktadır.

Taşıma işinden kaynaklanan kayıp ve hasarlar sonucu ikame edilen tazminat davalarında aktif ve pasif husumetin belirlenmesi önemlidir. Gönderen veya gönderilenin hak sahibi olup olmadığı, talimat hakkının kimde olduğu hususuna göre değişiklik göstermektedir. Talimat hakkı sahibi kim ise eşya üzerindeki hak da bu kişiye ait olacağından, davada aktif husumet tarafını da bu kişi temsil edecektir.

Günümüz ticaret hayatının sınırları aşan potansiyeli ile taşıma işinin fiilen her zaman taşıma akdini yapan taşıyıcı tarafından gerçekleştirmesini beklemek imkansız olmuştur. Bu sebeple akdi taşıyıcılar, taşıma işinin ifasında yardımcı kişiler kullanmaktadırlar. Bu kişiler taşıma işi tamamen kendisine bırakılanlar veya müteakip taşıyıcılar olabilmektedirler. Olası bir tazminat davasında davacı davasını taşıyıcı ile birlikte bu kişilere karşı da yöneltebilmektedir. TTK m.888 hükmü, CMR m.34'ün karşılığı olup, fiili taşıyıcıyı ifade etmektedir. Taşıma işi kendisine bırakılan fiili taşıyıcılar taşıma işini düzenlenen yeni bir taşıma senedi ile üstlenerek ancak kendi taşıma süresi dahilinde meydana gelen zararlardan sorumlu olmaktadırlar. Müteakip taşıyıcılar olarak adlandırdığımız fiili taşıyıcılar ise asıl taşıyıcının düzenlediği taşıma senedini devralarak ve asıl taşıma sözleşmesine taraf olarak eşyayı taşımayı üstelendiği için taşıma işinin tamamından sorumlu olmaktadırlar.

TTK m.888 hükmüne göre, fiili taşıyıcı, taşımayı kendisinin gerçekleştirdiği zaman diliminde meydana gelen zıya, hasar ve gecikmeden doğan zararlardan asıl taşıyıcı

gibi sorumlu olmaktadır. Asıl taşıyıcı ile fiilî taşıyıcının sorumluluğu müteselsil sorumluluk olup, bu hüküm emredici değildir.

Taşıyıcının, taşıma sözleşmesi dışında da sorumluluklarını yerine getirmemesi gerekçesiyle aleyhine tazminat davası ikame edilebilecektir. TTK m.885 uyarınca, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran ve sorumluluğunu sınırlandıran hükümler, kayıp, hasar veya gecikmeden kaynaklı taşıyıcıya yönelen sözleşme dışı istemler için de geçerli olacaktır. Ancak, üçüncü kişi taşımaya onay vermemişse ve taşıyıcı, gönderenin eşyayı gönderme konusunda yetkili olmadığını biliyorsa veya bilmesi gerekiyorsa veya eşya, taşıma için teslim alınmadan önce, üçüncü kişinin veya ondan zilyetliği elde etmiş olan kişinin onayı olmaksızın elinden çıkmışsa, taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran ve sorumluluğunu sınırlandıran hükümlerden yararlanamaz.

TTK m.885, CMR' de m.28'in karşılığıdır. CMR' ye tabi bir taşımada meydana gelen kayıp, hasar veya gecikme, sözleşme dışı bir isteme neden oluyor ise taşıyıcı, sorumluluğunu kaldıran veya ödeyeceği tazminatı tespit eden yahut sınırlayan sözleşme hükümlerinden yararlanabilir.

Taşıyıcı, taşıyıcının kendi adamları veya taşıyıcının ifa yardımcıları, taşıma işini ifa ederken, kasten veya pervasızca bir davranışla ve bu davranışın zarara sebebiyet verme ihtimalini bilinci ile bir fiil veya ihmal ile bir zarara sebep olmuş ise, TTK m.886 uyarınca, sorumluluktan kurtulma ve sorumluluğun sınırlarına ilişkin hükümlerden yararlanamaz.

Yetkili ve görevli mahkemeler veya tahkimde açılan tazminat davalarında, taraflar CMR ve TTK kapsamında belirlenen süreler içinde talepte bulunabilir ve iddialarını ispat edebilirler. Yetki, görev, tahkim konularının ayrı bir inceleme konusu olacak kadar geniş olması sebebi ile çalışma dışında tutulmuştur.

TTK m.889'a göre, gönderenin/gönderilenin, taşıyıcıya karşı talep haklarını kullanması için zıyaa veya hasara uğrayan eşyanın durumunu net, anlaşılır ve açık nitelendirerek bildirimde bulunması gerekir; aksi takdirde eşyanın, taşıma sözleşmesine uygun şekilde teslim edildiği kabul edilir. Gecikmede bildirimi süresi içinde yalnızca gönderilen yapacaktır. Bildirim, teslim anında, teslimi gerçekleştiren yetkili kişiye, yetkili kişi tarafından yapılmalıdır. Teslim anındaki bildirim bir şekle

tabi değildir; ancak, teslimden sonra yapılan bildirim yazılı şekil şartına tabidir. CMR m.30/1 ve TTK m.889/1, 2, hak sahibi gönderilen, taşıyıcıya bildirimde bulunmadan eşyayı teslim almış ise, bu durum eşyanın sevk mektubuna uygun olarak teslim alındığına dair karine oluşturmaktadır. Eğer zarar ilk kontrolde açık olarak görülebilen bir zarar değilse, bu noktada zarar bildiriminin yine teslimden sonra ilk yedi gün içinde yazılı olarak yapılması gerekir.

Zamanaşımı hususu açısından ise TTK ve CMR paralel olup, bir yıllık genel süreye tabidir. Ancak TTK m.886 ve CMR m.29 kapsamında taşıyıcının kast ve kasra eşdeğer kusuru sebebi ile sorumluluğu halinde TTK m.855/5 ve CMR m.32/1'de yer alan üç yıllık zamanaşımı süresi uygulanacaktır. CMR, TTK' dan farklı olarak taraflar sözleşmeye yazmışlarsa, milli mevzuat açısından zamanaşımının uzatılması ve kısaltılması yönünden aykırı olan bir hüküm yok ise, zamanaşımının uzatılması ve kısaltılması milli mevzuata göre yapılabilmektedir.

Taşıma sözleşmesinin taraflarının ispat yükü, ispat yükünün yer değiştirmesi bakımından, taşıma konusu eşyaların ihtirazi kayıt ile teslim alınması veya taşıyıcıya bildirimde bulunulması açısından TTK ve CMR benzer düzenlemeler sahip olsa da ayrıldığı noktalar da bulunmaktadır.

CMR ile TTK' nın çoğunluklu olarak ortak noktalar benimsediği, nadir de olsa ayrık düşülen konular olduğunu bu çalışmayı hazırlarken tespit ettik ve aktardık. Taşıma hukuku açısından CMR ile TTK uyumunun mümkün olduğunca artmasının, gerek ulusal gerek uluslararası taşıma açısından uygulama birliği getireceğine inanmaktayız. Böylece hem taşıma işi uygulayıcıları, hem hukuk uygulayıcıları bakımından yeknesaklık sağlanarak, olası hukuki uyuşmazlıklarda pratik açıdan da hızlı çözümlerin üretilmesi sağlanacaktır.

Ayrıca bir yenilik olarak belirtmek isteriz ki Eşyaların Karayolundan Uluslar arası Nakliyatı İçin Mukavale Sözleşmesi (CMR), Elektronik Taşıma Belgesi İle İlgili Ek Protokole ihtilaf halinde Adalet Divanına başvuru hakkındaki çekince (ihtirazi kayıt) ile birlikte 22.08.2017 tarih ve 30162 Mükerrer Sayılı Resmi Gazete yayınlayarak 31 Ocak 2018 tarihinde katılmış bulunmaktayız. Ek protokol kapsamında taşıma belgesinin elektronik olarak düzenlenmesi mümkün olabilecek ve sözleşmede belirtilen taşıma belgesine eşdeğer kabul edilip, aynı delil değerine sahip olacaktır.

Velhasıl, elektronik taşıma belgesinin aynı ispat kuvvetine sahip olabilmesi için ek protokolde belirtilen şartlara uygun olarak düzenlenmesi gerekmektedir. Uygulayıcılar açısından merak uyandıran ve beklenen bu gelişmenin sonuçlarını da birlikte tecrübe edeceğiz.

Çalışmamızda eşyanın karayolu ile uluslararası taşınmasından kaynaklanan kayıp ve hasarlara ilişkin sorumluluk ayrıntılı incelenmiş, bu sorumluktan kaynaklanan davalarda zarar tespiti açıklanmış ve konunun ilgilisine yardımcı olabilmeye gayret edilmiştir.

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı: GÖZDE VAROL

Doğum Yeri ve Tarihi: ÇORUM, 31.01.1982

Ana Dili: Türkçe

Yabancı Dili: İngilizce

İletişim (Telefon/e-posta):+ 90 532 305 6961, gozde.varol@yahoo.com

Eğitim Durumu (Kurum ve Yıl) Lise: Bornova Anadolu Lisesi, İzmir (Türkçe Matematik/İngilizce), 1992-1999

Lisans:T.C. Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi(1999-2004)

Yüksek Lisans:T.C. Ege Üniversitesi Uluslararası İlişkiler, 2009-2011

Meslek: Avukat

Çalıştığı Kurum/Kurumlar ve Yıl: 2005 yılından itibaren serbest avukat ve aile şirketlerinde avukatlık yapmaktadır.

Yayınları (SCI ve diğer): Uluslararası Ticari Anlaşmalar ve Ticari Tahkim(Alım-Satım Anlaşmaları ile sınırlı olarak), Yüksek Lisans Tezi, 2011

Burslar: Avrupa Birliği Sokrates Bursu(Altı ay Polonya Nicolaus Copernicus Üniversitesi'nde Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler alanında Yüksek Lisans çalışması yaptım), 2010-2011.

KAYNAKÇA

A. Kanunlar, Protokoller, Konvansiyonlar, Sözleşmeler

1982 tarihli T.C. Anayasası

4458 sayılı Gümrük Kanunu

4686 sayılı Milletlerarası Tahkim Kanunu

4721 sayılı Türk Medeni Kanunu

6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu

6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu

6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu

CIM (Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail, 1999)

CIV (Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail, 1999)

CMI (Comitte Maritime International)

CMR (The Convention Concerning International Carriage of Goods By Road, 1956)

COTIF (The Convention Concerning International Carriage by Rail,1999)

COTIF/CIM (Appendix B to the Convention on Transport International Railways (COTIF) of 9 May 1980 uniforms concerning the contract of carriage of goods)

Guatemala City Protocol

Atina Konvansiyonu,(Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea)

Guadalajara Ek Konvansiyonu, (Guadalajara Convention ‘Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier).

Tehlikeli Malların Karayoluyla Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması (ADR), (The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road)

Varşova Konvansiyonu (Convention for the Unification of

Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 1929)

Lahey/Visby Kuraları (Protocol to Amend the International

Convention for the Unification of Certain Rules of Law

Relating to Bills of Lading, 1968)

Gümrük Yönetmeliği

Hamburg Kuralları (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978)

Viyana Karayolu Trafiği Anlaşması

Lahey Kuralları (International Convention for the Unification Of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924)

Lahey Protokülü (Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage By Air, 1955)

B. İnternet Siteleri

Kazancı İçtihat Programı, www.kazanci.com

ADIGÜZEL, BURAK: Yeni Türk ticaret kanununda fiilî taşıyıcı kavramı ve fiilî taşıyıcının sorumluluğu (Çevrimiçi), http://dergipark.gov.tr/download/article-file/97822 , e.t. 04 Mart 2018.

http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/22161.pdf, e.t. 15.04.2018.

https://www.tbmm.gov.tr/anayasa/anayasa_2018.pdf, e.t. 30 Ekim 2018.

www.tbmm.gov.tr.

https://www.und.org.tr/tr/20853/ocak-2018-tasimacilik-istatistikleri-raporu-yayinlandi, e.t. 20.12.2018.

SEVEN, VURAL: Taşıma Hukuku,

https://cmkmudafi.files.wordpress.com/2012/07/tac59fc4b1ma-hukuku-vural-seven.pdf, e.t. 4 Mart 2018.

https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-a&chapter=11&lang=en#EndDec, e.t. , 05.11.2018.

http://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k6102.html, e.t. 01.12.2018

https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&clang=_en, e.t. 24.01.2019

https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&clang=_fr , e.t. 24.01.2019.

C. Kitaplar ve Makaleler

ADIGÜZEL, BURAK: Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, Adalet Yayınevi, Ankara 2012.

ADIGÜZEL, BURAK: Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Karayolu ile Eşya Taşıyıcının Sorumluluğu Üzerine Hükümler, Legal Mali Hukuk Dergisi, Y.3, S.32, Ağustos 2007, (Sorumluluk).

AKINCI, ZİYA: Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Seçkin Yayıncılık, Ankara 1999.

ANTALYA, GÖKHAN; Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt I, Legal Yayınları, İstanbul 2018.

ARKAN, SABİH: Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, 24-25 Ocak 1985, Maçka İstanbul, Ankara 1985.(Sempozyum)

ARKAN, SABİH: CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65. Yaş Armağanı, Ankara 1999 (Yardımcıların Fiilleri).

ARKAN, SABİH: Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayın No.206, Ankara 1987 (Demiryolu Taşımaları).

ARKAN, SABİH: Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerine Bir İnceleme, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara 1984(İnceleme).

ARKAN, SABİH: Karayolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, ETS, İstanbul 1984 (Taşıyıcının Sorumluluğu).

ARKAN, SABİH: Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri, Batider; C.X, S.2, Ankara 1979 (Karayolu ile Eşya Taşınması).

ARKAN, SABİH: Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu; Banka ve Ticaret hukuku araştırma enstitüsü, Ankara 1982 (Sorumluluk).

ARKAN, SABİH: Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar, Prof. Dr. Jale G. Akipek'e Armağan, Konya 1991(Karma Taşımalar).

ARKAN, SABİH: Ticari İşletme Hukuku, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 20. Bası, Ankara 2015, (Ticari İşletme).

ARKAN, SABİH: TTK' nın Taşıma Senetlerine ve İlmuhaberlere İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme, Ankara, Batider C. IX, S. 3, 1978(Taşıma senedi)

ARKAN, SABİH: Zıya Nedeniyle Ödenecek Tazminatın Belirlenmesinde Esas Alınan Değer ve İadesi Gereken Masraflar, Batider C.XIV, S.2, İstanbul 1987, (Masraflar).

ATABEK, REŞAT: Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul 1960.(Eşya Taşıma).

AYDIN, ALİHAN: CMR' ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Beta Yayınları, İstanbul 2002.

CAN, MERTOL: CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları Birinci Cilt, İmaj Yayıncılık, Ankara 2017.

CLARKE, MALCOLM A.: International Carriage of Goods by Road: CMR, Fifth Edition, London, 2009.

ÇAĞA, TAHİR / KENDER, RAYEGAN: Deniz Ticareti Hukuku II, İstanbul 2006, Arıkan, İstanbul, (Deniz II).

DOĞANAY, İSMAİL: Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Karada Eşya Nakliyatı, Adalet Dergisi, S.9, Ankara 1960.

DOĞANAY, İSMAİL: Türk Ticaret Kanunu Şerhi: Madde 420-815, 3 Cilt, Tümden Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 4. Bası, İstanbul, Beta Yayınları, C.II, 2004, (TTK Şerhi).

EDİS, ALTAN: Die Haftung des Frachtführers nach schweizerischem Obligationen und turkischem Handelsrecht, Frankfurt 1975.

EKŞİ, NURAY: CMR Konvansiyonuna İlişkin Yargıtay Kararları, Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi, C.1,S.1, s.215-217 (YK).

EKŞİ, NURAY: Milletlerarası Deniz Ticareti Alanında ''Incorporation'' Yoluyla Yapılan Tahkim Anlaşmaları, Beta Yayınları, İstanbul 2004, (Tahkim).

EKŞİ, NURAY: Milletlerarası Ticaret Hukuku, Beta Yayınları, İstanbul 2015.

ERDEM, ERCAN: CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Karayolu Taşıma Hukuku, Bilge Yayınevi, Ankara 2013.

ERDİL, ENGİN: Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2015.

EREN, FİKRET; Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 23. Baskı, Yetkin Yayınevi, Ankara 2018.

ERİŞ, GÖNEN: Açıklamalı- İçtihatlı- Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku, Seçkin Yayınevi, Ankara 1996, (Eriş).

ERİŞ, GÖNEN: Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıma Hukuku (Açıklamalı-Gerekçeli-İçtihatlı), Seçkin Yayınevi, Ankara 2015, (Eriş; 2015).

GENÇTÜRK, MUHARREM: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006.

GLÖCKNER, HERBERT (ED. JAN THEUNIS): Limits to Liability and Liability Insurance of Carriers under Article 3 and23 to 39 of the CMR, International Carriage of Goods By Road (CMR), Lloyd's of London Press, London 1987, s.97-112, (Limits).

GÖRÇÜN, ÖMER FARUK; Karayolu Taşımacılığı, Beta Yayınları, İstanbul 2008.

GÖZÜBÜYÜK, A. PULAT: Mücbir Sebepler Beklenmeyen Haller, Kazancı Yayınları, Ankara 1977.

GÜVEN, OSMAN SABRİ: Kusur Kavramı ve Çeşitleri (I), Yargıtay Dergisi, Ocak- Nisan 1981, S.1-2.

HERBER, ROLF / PIPER, HENNING: CMR Internationales Strassentransportrecht, München 1996, (Herber/ Piper).

HEUER, KLAUS: Die Haftung des Frachtfürtersnach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR), Diss., Deutscher Verkerhrs, Hamburg 1975.

HILL, JAMES DONALD (AUTHOR), MESSENT, ANDREW/ GLASS, DAVID A.: CMR Contracts For The Carriage of Goods by Road, London 1995, (Hill/Messent).

KARAMAN COŞGUN, ÖZLEM: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ile CMR Konvansiyonu Hükümlerinin Karşılaştırılması, Türk-Çin Hukuk Zirvesi, Konferans Bildiri Kitabı, İstanbul 2013.

KARAN, HAKAN: Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon, CMR Şerhi, Turhan Kitabevi, Ankara 2011.

KAYA, ARSLAN: Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları, Oğuz İmregün'e Armağan, İstanbul 1998, (Karayolu ile Eşya Taşınması).

KAYA, ARSLAN: Taşıyıcının Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmede (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II), İÜHFM, Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu'na Armağan Sayısı C.LVI, S.1-4, İstanbul 1998, (II).

KENDER, RAYEGAN; ''Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta ile İlgili Bazı Sorunlar'', Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler- Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka- İstanbul, Ankara 1984.

KENDİGELEN, ABUZER/ AYDIN, ALİHAN: Bibliyografyalı-Notlu-İçtihatla Taşıma Hukuku Mevzuatı, İstanbul 2001, (Kendigelen /Aydın) .

KENDİGELEN, ABUZER/ AYDIN, ALİHAN: Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR)– Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi, Prof. Dr. Ömer Teoman'a 55. Yaş Günü Armağanı, İstanbul 2002, (Çeviri).

KOLLER, INGO: Transportrecht, Kommantar zu Spedition, Gütertransport und Lagergesschaft, 6. Auflage, München 2007.

LALE, MUKTEDİR: Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR (Özetli-İçtihatlı Yargıtay Uygulamasında), Adalet Yayınevi, Ankara 2015.

LIBOUTON, JACQUES (ED. JAN THEUNIS) : Liability of The CMR in Belgian Case Law, International Carriage of Goods by Road(CMR), Lloyds of London Press, London, 1987, s.79-96.

OĞUZMAN, KEMAL / ÖZ, TURGUT; Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt I, 16. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2018, (2018).

OĞUZMAN, KEMAL / SELİÇİ, ÖZER / OKTAY-ÖZDEMİR, SAİBE; Eşya Hukuku Ders Kitabı, 1. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2018, (Oğuzman/Seliçi/Özdemir).

ÖZDEMİR, TURKAY: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu), Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006.

SELİÇİ, ÖZER: Die Haftung Des Frachtführers Nach Deutschem Und Türkischem Recht Und Nach Den Bestimmungen Des Übereinkommens Über Den Beförderungsvertrag Im Inernationalen Stassengüterverkehr, İzmir, 1964.

SEVEN, VURAL: "Kara Taşımalarında (TTK ve CMR) Alt Müteakip Taşıyıcıların Yükle İlgililere Karşı Sorumluluğunun Hukuki Temeli", Halûk Konuralp Anısına Armağan, Cilt:3, Ankara, 2009.

SEVEN, VURAL: Taşıma Hukukunda Gönderilen, Yetkin Yayınevi, Ankara 2012 (Gönderilen).

SÖZER, BÜLENT: Deniz Ticareti Hukuku, 6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Hazırlanmış 2. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2012, (Deniz Ticareti).

SÖZER, BÜLENT: Legal Environment of Business, İstanbul 2001, (Legal).

SÖZER, BÜLENT: Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler, Batider C.XTV, S.2, (Meseleler).

TANDOĞAN, HALUK: Türk Mesuliyet Hukuku, Vedat Kitapçılık, Ankara 1961, (Mesuliyet).

TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU/ALTOP : Tekinay Borçlar Hukuku, Filiz Yayınevi, 7. Bası, İstanbul 1993.

TOPALOĞLU, MUSTAFA: Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 28-29 Mayıs 2009, Ankara.

TÜZÜN, NECAT: Hava ve Kara Taşıma Hukuku, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler, Ankara, 1981.

TÜZÜNER, ÖZLEM: Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi, TBB Dergisi 2012, S.101.

ULAŞ, IŞIL: Uygulamalı Sigorta Hukuku Mal ve Sorumluluk Sigortaları, Turhan Kitabevi, Ankara 1992.

ÜLGEN, HÜSEYİN: Hava Taşıma Sözleşmesi, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 201, Ankara, 1987, (Hava Taşıma).

ÜLGEN, HÜSEYİN; Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunlar, İstanbul Ticaret Odası Yayın No: 1988-27, İstanbul 1998, (Taşımacılık).

ÜLGENER, M. FEHMİ: Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, Der Yayınları, Ankara, 1991.

YAVAŞ, AKSOY: Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde), 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, Nisan 2016, (Konteyner).

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

YEŞİLOVA, ECEHAN: Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahısların ve Müteakip Taşıyıcılarının Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, (CMR Madde 3-34), Yetkin Yayınevi, Ankara 2004, (Yardımcı Şahıslar).

YEŞİLOVA, ECEHAN; CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.7, S.1, İzmir 2005, (İspat).

YETİŞ ŞAMLI, KÜBRA: Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2013, (Sorumluluk).

YETİŞ ŞAMLI, KÜBRA: Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2008, (Yetiş Şamlı).

YILDIZ, ŞÜKRÜ: TTK Hükümleri Işığında Taşıyıcının (Karayoluyla) Eşya Taşımadan Doğan Sorumluluğu; İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Yıl:14 Güz Sayı: 28 2015/2 s.97-109.

YILMAZ, OĞUZ: CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma, Güncel Yayınevi, İzmir 2008.

ZEYNELOĞLU, AHMET: Taşıma Hukuku, Genişletilmiş 2. Basım, Yetkin Yayınevi, Ankara, 1993.

EKLER

EK 1: CMR Konvansiyonu, 19 Mayıs 1956, (T.C. Resmi Gazete'de Yayınlanan Tercümesi)

Karar Sayısı: 94/6322

04.01.1995 tarih ve 20261 Sayılı R.G.

MADDE 1

1. Bu Sözleşme, Sözleşmede belirtildiği gibi yükleme yeri ve teslim için belirlenen yerin en az biri akit ülke olan iki ayrı ülkede olması halinde, tarafların ikametgahı ve milliyetine bakılmaksızın ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her mukaveleye uygulanacaktır

2. Bu Sözleşmenin uygulanması bakımından "taşıt" sözcüğü 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafiği Anlaşmasının 4'üncü maddesinde tanımlandığı gibi motorlu taşıtlar, dizi halinde taşıtlar, römorklar ve yarı römorklar anlamına gelir.

3. Bu Sözleşme taşımanın Devletler veya kamu kurum veya kuruluşları tarafından yapıldığı hallerde de uygulanacaktır.

4. Bu Sözleşme aşağıdaki durumlarda uygulanmayacaktır.

a) Uluslararası posta anlaşmaları gereğince yapılan taşımalarda,

b) Cenaze taşımalarında,

c) Ev eşyası taşımalarında,

5. Akit taraflar, iki veya birkaçı arasında yapacakları özel anlaşmalarla bu sözleşme hükümlerini değiştirmemeyi kabul ederler. Ancak, sözleşmeyi sınır trafiğine uygulamamak veya tamamen kendi ülkeleri içindeki taşıma etkinliklerinde yükler üzerinde hak iddia etmeye yarayan sevk mektubunun kullanılmasına izin vermek gibi durumlar bunun dışındadır.

MADDE 2

1. Mal yüklü taşıt, 14'üncü madde hükümlerinin uygulandığı haller dışında yolun bir kısmında deniz, demiryolu, nehir, kanal veya havayoluyla yük boşaltılmadan taşındığı hallerinde de bu Sözleşme taşımanın tümü için uygulanır. Ancak diğer taşıtlarla yapılan taşımalarda ortaya çıkan kayıp hasar veya gecikmelerin, karayolu taşımacısının bir fiil veya ihmalinden doğmayıp yüklerin diğer taşıtlarda taşınması sırasında ve nedeniyle oluşabileceği kanıtlanır ise, Karayolu taşıyıcısının sorumluluğu bu Sözleşmeye göre, eğer söz konusudiğer taşıtlar ile yükün taşınması için yasal koşullara uygun olarak o taşıt taşıyıcısı ile gönderen arasına bir mukavele yapılmış sayılır ve o mukavele konulması gelenekleşmiş hükümlere göre tayin edilir.

2. Ancak, konulmuş bu gibi koşulların bulunmaması hallerinde, karayolu taşıyıcısının sorumluluğu bu Sözleşmeye göre tayin edilir.

3. Eğer, karayolu taşımacısı diğer taşıtlar ile de taşıma yapıyor ise, sorumluluğu bu maddenin 1 inci paragrafına göre tayin edilir. Ancak bu durumda, karayolu ve diğer taşıtlar ile taşıma yapan kimse, iki ayrı kişi gibi işlem görür.

İkinci Bölüm- Taşımacının Sorumlu Olduğu Kişiler (Md: 3)

MADDE 3

Bu Sözleşmenin uygulanması bakımından taşımacı, çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin görevleri sırasında hareket ve ihmallerinden sanki bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumlu olacaktır.

Üçüncü Bölüm- Taşıma Mukavelesinin Akdedilmesi ve Uygulanması (Md: 4 - 16)

MADDE 4

Taşıma mukavelesi bir sevk mektubunun düzenlenmesi ile gerçekleştirilir. Bu mektubun yokluğu usule aykırı olusu veya kaybolması, bu Sözleşme hükümlerine tabi olacak olan taşıma mukavelesinin varlığı ve geçerliliğini etkilemez.

MADDE 5

1. Sevk mektubu üç nüsha halinde düzenlenerek gönderen ve taşımacı tarafından imzalanır. Sevk mektubunun düzenlendiği ülkedeki yasaları izin verdiği takdirde, bu imzalar matbaada basılabilir veya onların yerine gönderen ve taşımacının mühürleri kullanılabilir. Birinci suret gönderenye verilir. İkinci yükle beraber gider. Üçüncüsü ise taşımacı tarafından saklanır.

2. Taşınacak yüklerin başka taşıtlara yüklenmesi gerektiği, bunların ayrı çeşit yükler olduğu veya ayrı partilere bölünmesi durumunda gönderen veya taşımacı her çeşit ve parti yük için ayrı bir sevk mektubu isteme hakkına sahiptir.

MADDE 6

1. Sevk mektubu şu bilgileri içerecektir:

a) Sevk mektubu tarihi ve düzenleme yeri,

b) Gönderennin adı ve adresi,

c) Taşımacının isim ve adresi,

d) Yükün yükleme yeri, tarihi ve teslim için belirlenen yer,

e) Yükün gönderildiği kişinin isim ve adresi,

f) Yükün özelliğinin tarifi, ambalaj şekli ve tehlikeli yükler söz konusu olduğunda bunların herkesçe anlaşılacak şekilde tarifi,

g) Kaç para olduğu ve bunların özel marka ve sayıları,

h) Yükün brüt ağırlığı veya başka bir şekilde ifade edilmiş ise miktarı,

ı) Taşıma ücretleri (Taşıma bedeli, ek giderler, gümrük resimleri ve mukavelenin akdinden teslime kadar yapılan diğer ödemeler),

j) Gümrük ve diğer formaliteler için gerekli talimatlar,

k) Aksine olabilecek herhangi bir hükme bakılmaksızın, taşımanın bu Sözleşme hükümlerine tabi olduğunu bildirir not.

2. Gerekli durumlarda sevk mektubu şu bilgileri de ayrıca içerecektir:

a) Aktarmaya izin verilmediğini belirten not,

b) Gönderennin ödemeyi kabul ettiği ödemeler,

c) Yükün tesliminde yapılacak ödentilerin miktarı,

d) Yük değerinin beyanı ve tesliminde özel faizi temsil eden miktar,

e) Yükün sigorta edilmesine dair gönderennin alıcıya vereceği direktif,

f) Taşımanın tamamlanması için anlaşmaya varılmış zaman süresi,

g) Taşımacıya verilen belgelerin listesi.

3. Taraflar, yarar gördükleri diğer hususları da sevk mektubuna yazabilirler.

MADDE 7

1. Gönderen, aşağıdaki hususların hatalı veya yetersiz oluşundan uğrayacağı zarar, hasar ve yaptığı ödemelerden sorumludur.

a) Madde 6 paragraf 1; b), d), e), f), g), j) de belirtilen hususlar,

b) Madde 6 paragraf 2 de belirtilen hususlar,

c) Sevk mektubunun düzenlenmesini sağlamak veya daha başka hususların içine yazılması amacıyla gönderennin vereceği her türlü diger hususlar ve talimatlar.

2. Gönderennin talebi üzerine taşımacı bu maddenin 1 inci paragrafındaki hususları sevk mektubuna yazarsa, aksi kanıtlanmadıkça bunu gönderen adına yapmış sayılacaktır.

3. Sevk mektubu madde 6 paragraf 1 k da belirtilen beyanı içermez ise taşımacı bu ihmal yüzünden malın kullanma hakkına sahip kişinin bu ihmalden dolayı uğradığı zarar hasar ve yapıldığı ödemelerden sorumlu olacaktır.

MADDE 8

1. Yükü teslim aldığı sırada taşımacı şunları kontrol edecektir:

a) Parça sayısı ve bunların üzerindeki marka ve numaralar bakımından sevk mektubundaki beyanların doğruluğu,

b) Yükün ve bunların ambalajının görünürdeki durumu.

2. Taşımacı bu maddenin 1 inci paragrafında belirtilen beyanları kontrol etmek için gerekli makul araçlardan yoksun ise, sevk mektubuna çekincesini gerekçesi ile birlikte yazacaktır. Aynı şekilde yükün ve ambalajların görünürdeki durumu ile ilgili yazacağı çekincenin gerekçelerini de belirtecektir. Çekinceler, gönderen sevk mektubunda bu çekincelere bağlı kalacağını açıkça kabul etmiş olmadıkça gönderenyi bağlayıcı olmayacaktır.

3. Gönderen, yükün brüt ağırlığını veya bunların başka türlü ifade edilmiş miktarlarını, kontrol etmesini taşımacıdan isteme hakkına sahiptir. Ayrıca parçaların kontrol edilmesini de isteyebilir. Taşımacı kontrol giderlerini isteme hakkına sahiptir. Kontrollerin sonuçları sevk mektubuna yazılır.

MADDE 9

1. Sevk mektubu, tasıma mukavelesinin akdine, mukavelenin koşullarına ve yüklerin taşımacı tarafından kabulüne, karine teşkil eder.

2. Sevk mektubunda, taşımacı tarafından beyan edilmiş çekince yok ise aksi kanıtlanmadıkça tesellümde yükün ve ambalajların iyi durumda olduğu, sayılarının, marka ve numaralarının sevk mektubunda yazılı olanlara uyduğu varsayılır.

MADDE 10

Gönderen, kişilere malzemeye ve diğer yüklere gelecek zarar ziyan ve hasardan, yükün kusurlu olarak ambalajlanmasından kaynaklanan masraflardan taşımacıya karşı sorumludur. Ancak, yükün kabulünde kusur açık seçik ise ve taşımacı tarafından biliniyor ise bu hususta bir çekince beyanında bulunmamış ise bu hüküm geçersizdir.

MADDE 11

1. Malların tesliminden önce tamamlanması gereken gümrük ve diğer formalitelerin yerine getirilmesi için, gönderen, lüzumlu belgeleri sevk mektubuna iliştirecek yahut da taşımacıya verecek ve talep ettiğidiğer bilgileri kendisine sağlayacaktır.

2. Taşımacı bu belgelerle verilen bilgilerin doğruluğunu ve yeterliliğini incelemek zorunda değildir. Gönderen bu gibi belgelerin bulunmaması, yetersiz olması veya usule aykırı oluşundan doğacak zarar, ziyan ve hasardan, taşımacıya karsı sorumludur. Ancak, taşımacının hatası veya ihmali görülen durumlar bu hüküm dışındadır.

3. Sevk mektubunda belirtilen bu mektuba ekli veya kendilerine verilen belgelerin kaybından veya hatalı kullanılmasından doğacak sonuçlardan taşımacı, komisyoncu gibi aynı derecede sorumludur. Ancak, taşımacın ödeyeceği tazminat yükün kaybolması halinde ödenecek tazminatı geçemez.

MADDE 12

1. Gönderen, özellikle taşımayı durdurmasını, teslimin yapılacağı yeri değiştirmesini veya sevk mektubunda gösterilen alıcıdan başkasına teslim etmesini istemek suretiyle yüke tasarruf etmek hakkına sahiptir.

2. Sevk mektubunun ikinci nüshası alıcıya verildiği veya alıcı, madde 13 paragraf 1 de belirlendiği gibi hakkını kullandığı zaman gönderennin tasarruf hakkı ortadan kalkar. O andan itibaren taşımacı alıcının emirlerine uyacaktır.

3. Bununla beraber, gönderen tarafından sevk mektubuna o yolda bir not yazılmış ise, sevk mektubunun düzenlenmesinden sonra tasarruf hakkı alıcıya aittir.

4. Tasarruf hakkını kullandığı sırada alıcı yükün diğer bir kişiye teslimini emretmiş ise, bu diğer kişi başka alıcılar gösterme hakkına sahip değildir.

5. Tasarruf hakkını kullanma aşağıdaki koşullara bağlıdır.

a) Gönderen veya bu maddenin 3'üncü paragrafında öngörülen durumda bu hakkı kullanmak isteyen alıcı, taşımacıya verilen yeni talimatın bulunduğu sevk mektubunu sunmalı ve bu talimatı yerine getirmenin gerektirdiği bütün masraf, zarar ve ziyanı ödemelidir.

b) Bu talimatın yerine getirilmesi onların yerine getirecek kişinin eline geçtiği anda mümkün olmalı ve ne taşımacının normal işlerine engel olmalı, ne de gönderilen diğer yüklerin gönderen veya alıcılarına zarar vermelidir.

c) Bu talimat gönderilen yükün bölünmesine yol açmamalıdır.

6. Bu maddenin 5 (b) paragrafında öngörülen hükümlerden dolayı taşımacı aldığı talimatı yerine getirmez ise bu talimatı kendine veren kişiye derhal bilgi verecektir.

7. Bu maddede öngörülen koşullara göre verilen talimatı taşımacı yerine getirmemiş veyahut bunları sevk mektubunun birinci nüshasını istemeden yerine getirmiş ise bu olaydan oluşacak zarar ve ziyan için istekte bulunma hakkına sahip kişiye karşı sorumlu olur.

MADDE 13

1. Yükün teslim için belirtilen yere varışından sonra alıcı, makbuz karşılığında kendisine sevk mektubunun ikinci nüshasını ve yükü teslim etmesini istemek hakkına sahiptir. Yükün kaybolduğu saptanır veya 19 uncu madde de öngörülen zamanın bitiminden sonra ulaşmaz ise tasıma sözleşmesinden doğan hakları, alıcı kendi adına taşımacıya karşı kullanmak hakkına sahiptir.

2. Bu maddenin 1 inci paragrafında kendisinde sağlanan haklardan yararlanan alıcı, sevk mektubundan doğan ödemeleri ödemekle yükümlüdür. Fakat bu konuda bir anlaşmazlık çıktığında taşımacı, alıcı tarafından teminat gösterilmedikçe yükü teslim etmek zorunda değildir.

MADDE 14

1. Yük teslim yerine varmadan önce mukaveleyi sevk mektubunda öngörülen koşullara göre uygulamak herhangi bir nedenle imkânsız 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.

MADDE 15

1. Yükün teslim yerine varışından sonra koşullar bunların teslimini engellediği hallerde taşımacı gönderenden talimat isteyecektir. Eğer alıcı yükü kabul etmezse, gönderen sevk mektubunun birinci nüshasını vermeden yük üzerinde tasarruf etme hakkına sahiptir.

2. Alıcı yükü kabul etmemiş bile olsa, taşımacıya gönderenden aksine talimat gelmedikçe, bunların teslimini isteyebilir.

3. Alıcı madde 12 paragraf 3 gereğince haklarını kullanarak, yükün başka bir kişiye teslimine dair emir verdikten sonra, bunların teslimini engelleyici koşullar ortaya çıktığında, alıcı gönderen imiş ve diğerkişi alıcı imiş gibi bu maddenin 1 ve 2 inci paragrafları uygulanır.

MADDE 16

1. Taşımacı talimat istemiyle yaptığı ödemelerle bu talimatı yerine getirmenin gerektirdiği masrafları geri alma hakkına sahiptir. Ancak, bu masrafları taşımacının kendi kusur ve ihmali yüzünden yapılmamış olması gerekir.

2. Madde 14 paragraf 1 de ve madde 15 de öngörülen durumlarda taşımacı yükü onları tasarruf etme hakkına sahip olan kişi hesabına derhal boşaltabilir. Bunun üzerine taşıma isi sona ermiş sayılır. Ondan sonra taşımacı malı bu hakka sahip kişi adına koruma altına alır. Bununla beraber bunları üçüncü bir kişiye verebilir. Bu takdirde üçüncü kişinin seçiminde tedbirli davranmak dışında hiçbir sorumluluğu kalmaz. Sevk mektubuyla ilgili ödemelerin tahakkuku devam eder.

3. Mal çabuk bozulan cinsten ise veya durumları öyle gerektiriyor ise yahut da depolama ödemeleri malın değeri ile uyumlu değilse taşımacı yüke tasarruf etme hakkına sahip kişiden talimat beklemeden onları satabilir. Ayrıca makul bir süre bitiminde bu malları tasarruf etme hakkına sahip kişiden üstesinden gelebileceği aksine bir talimat almamış ise başka durumlarda da malın satışına kalkışabilir.

4. Eğer mallar bu madde gereğince satılmış ise, satıştan elde edilen para yüke ait ödemeler çıktıktan sonra, geriye kalan kısmı bunları tasarruf etme hakkına sahip kişiye verilir. Şayet bu ödemeler satıştan elde edilen paradan fazla ise, taşımacı aradaki farkı tahsil etme hakkına sahiptir.

5. Satış halinde takip edilecek usul malların satıldığı yerin kanun ve geleneklerine göre saptanır.

Dördüncü Bölüm- Taşımacının Sorumluluğu (Md: 17- 29)

MADDE 17

1. Taşımacı, yükü teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybından ve doğacak hasardan sorumludur.

2. Eğer kayıp, hasar veya gecikme istek sahibinin hatası veya ihmalinden, taşımacının hatasından değil de istek sahibinin verdiği talimattan, yüke has bir kusurdan yahut da taşımacının önlenmesine olanak bulunmayan durumlardan ileri gelmiş ise, taşımacı sorumlu tutulamaz.

3. Taşımacı taşımayı yapmak için kullandığı kusurlu taşıtları, bu taşıtı kiraladığı kişinin veya vekilinin yahut çalışanlarının hata ve veya ihmallerinden dolayı sorumludur.

4. Madde 18 paragraf 2 ila 5`e uygun olmak üzere kayıp veya hasar durumları aşağıda belirtilen koşullardan bir veya birkaçının doğal sonucu olan özel risklerden doğmuş ise, taşımacı sorumlu tutulamaz.

a) Kullanılmasında anlaşmaya varılmış ve sevk mektubunda açıkça belirtilmiş olduğu üzere, madeni levha ile kaplanmamış açık taşıtlar kullanılması,

b) Ambalajlanmadıkları veya kötü ambalajlandıkları zaman, özellikleri gereği fire veren veya hasara uğrayan malların ambalajlanmaması veya hatalı ambalajlanmış olması,

c) Yükün gönderen, alıcı veya bunlar adına hareket eden kişiler tarafından alınması, taşınması, yüklenmesi, yığılması veya boşaltılması,

d) Özellikle kırılma, paslanma, çürüme, kuruma, normal fire yahut da güve ve haşerattan kısmen veya tamamen zarar görebilecek malların özelliği,

e) Sandık veya paketlerin üzerindeki marka veya numaraların yetersiz veya hatalı oluşu,

f) Canlı hayvan nakli,

5. Kayıp, hasar ve gecikmeye neden olan faktörlerden bazıları bakımından bu maddeye göre sorumlu olduğu faktörlerin kayıp, hasar ve gecikmeye yaptıkları katkı oranında sorumlu olacaktır.

MADDE 18

1. Kayıp hasar ve gecikmenin madde 17 paragraf 2 de öngörülen nedenlerden birinden doğduğunu kanıtlamak taşımacıya aittir.

2. Taşımacı, durumun koşulları bakımından kayıp veya hasarın Madde 17 paragraf 4 de öngörülen özel risklerin bir veya daha fazlasına atfedilebildiğini belirlendiğinde, bunların bu nedenlerden ileri geldiği kabul edilir. Hak iddia eden kimse, kayıp veya zararın bu risklere kısmen veya tamamen bağlı olmadığını kanıtlamak hakkına sahiptir.

3. Anormal bir noksanlık veya sandık yahut paketlerde bir kaybolma olduğunda, kayıp veya hasarın Madde 17 paragraf 4 (a) da belirtilen durumlardan ileri geldiği varsayımına dayanan hüküm uygulanmaz.

4. Eğer taşıma malın sıcağa, soğuğa, ısı derecesindeki değişmelere ve rutubete karsı koruyacak şekilde donatılmış taşıtlarla yapılıyorsa, taşımacı Madde 17 paragraf 4 (d) deki avantajdan faydalanmayı talep edemez. Ancak, bu tür donanım seçilmesi ve kullanılması ile ilgili olarak kendisine düşen önlemleri aldığını ve verilen özel talimata uyduğunu kanıtlarsa böyle bir istemde bulunabilir.

5. Taşımacı kendisine düsen bütün önlemleri aldığını ve verilen özel talimata uyduğunu kanıtladıkça Madde 17 paragraf 4 (f) deki avantajdan yararlanmayı isteyemez.

MADDE 19

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 geçiyor ise teslimde gecikme var demektir.

MADDE 20

1. Kararlaştırılan zaman limitinin sonra ermesini izleyen 30 gün içinde veya kararlaştırılan zaman limiti yoksa, taşımacının yükü almasından sonra 60 gün içinde

yükün teslim edilmemiş olması, bunların kaybolduğuna kesin kanıt oluşturup ve bunun üzerine hak sahibi yükü kaybolmuş varsayacaktır.

2. Kaybolan eşya karşılığında tazminatını aldıktan sonra hak sahibi yazı ile başvurarak, tazminatın ödenmesini takip eden yıl içinde mallar bulunduğu takdirde kendisine bilgi verilmesini isteyebilir. Bu başvurunun alındığı kendisine yazı ile bildirilir.

3. Hak sahibi, kendisine bilgi verilmesini takiben 30 gün içinde, sevk mektubunda gösterilen ücretleri ödemesi ve ayrıca tazminatı geri ödemesi karşılığında malın kendisine teslim edilmesini isteyebilir. Fakat madde 23 ve uygulanabildiği takdirde madde 26 da belirtilen teslimattaki gecikmeler için tazminat isteme hakkı saklıdır.

4. Paragraf 3 de öngörülen 30 gün içinde 2 inci paragrafta belirtilen isteğin yapılmaması veya talimatın verilmemesi halinde yahut da tazminatın ödenmesinden sonra mal bir yıldan fazla zaman geçmeden bulunmadığı takdirde taşımacı bunları bulundukları ülke yasalarına göre kullanır.

MADDE 21

Mal alıcıya taşıyıcı tarafından tasıma anlaşmasına göre, "teslimdeki ödeme" tutarı tahsil edilmeksizin teslim edilmiş ise, bu durumda taşıyıcı, gönderenye karsı, "teslimdeki ödeme" tutarını asamayacak miktarda ve alıcıya karsı dava açma hakkını kaybetmeksizin tazminat ödemekle yükümlüdür.

MADDE 22

1. Gönderen taşımacıya yük verdiğinde, kendisine tehlikenin gerçek özelliklerini bildirir ve gerekiyorsa alınacak önlemleri belirtir. Eğer bu bilgiler sevk mektubuna yazılmamış ise, bu yükü taşımanın oluşturduğu tehlikenin gerçek içeriğini taşımacının bildiği başka yollarla kanıtlamak gönderen veya alıcıya düşer.

2. Bu maddenin 1 inci paragrafında belirtilen durumlarda taşımacının tehlikeli olduğunu bilmediği tehlikeli yük, taşımacı tarafından herhangi bir yerde veya zamanda boşaltılabilir veya imha edilebilir veya tazminat talep etmeksizin zararsız

hale getirilebilir. Bundan başka gönderen bu çeşit yükün taşınmak üzere tesliminden veya taşımasından doğacak bütün zarar ve ziyandan sorumludur.

MADDE 23

1. Bu Sözleşmenin hükümleri gereğince bir taşıyıcı, yükün kısmen veya tamamen kaybından dolayı tazminat ödemekle sorumlu tutulduğundan, bu tazminat yükün taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki kıymetine göre hesaplanır.

2. Malın kıymeti, ticaret borsası fiyatına göre saptanır. Eğer böyle bir fiyat yoksa, geçerli piyasa fiyatlarına göre bir tespit yapılır. Eğer ne ticaret borsası fiyatı ne de geçerli piyasa fiyatı mevcutsa tespit, aynı cins ve kalitedeki malların normal kıymetine göre yapılır.

3. Bununla beraber, tazminat, eksik brüt ağırlığın kilogramı başına 8.33 hesap birimini aşmayacaktır.

4. Yükün taşınması dolayısıyla ödenen tasıma ücreti, gümrük resimleri ve diğer ödemelerde, malın tamamen kaybedilmesi halinde tamamen ödenir. Kısmen kaybolma halinde ise karşılaşılan zarar oranında ödeme yapılır. Bunlar dışında başka tazminat ödenmez.

5. Gecikme halinde, hak sahibi zarar ve ziyanın bundan ileri geldiğini kanıtlarsa, taşımacı bu zarar ve ziyan için taşıma ücretini geçmemek üzere tazminat öder.

6. Madde 24 ve 26 gereğince malın diğeri veya teslimde özel faiz beyan edilmiş ise daha yüksek tazminat istenebilir.

7. Bu sözleşmede belirtilen hesap birimi, Uluslararası Para Fonunca tarif edildiği gibi Özel Çekme Hakkı" (SDR)dır. Bu anlaşmanın 3 sayılı fıkrada belirtilen meblağı olayla ilgilenen mahkemenin bulunduğu Devletin ulusal parasına, karar tarihinde veya taraflar arasında mutabık kalınan tarihte cari kur değeri üzerinden tahvil edilecektir. Özel Çekme Hakkı için uygulanacak, Uluslararası Para Fonuna üye olan bir Devletin ulusal parasının değeri, Uluslararası Para Fonu tarafından kendi muamele ve işlemleri için anılan tarihte geçerli, değerlendirme yöntemine uygun olarak hesaplanacaktır. Özel Çekme hakkı uygulamaları için, Uluslararası Para

Fonuna üye olmayan bir Devletin ulusal parasının değeri, o Devlet tarafından tayin edilecek şekle göre hesaplanacaktır.

8. Bununla beraber, Uluslararası Para Fonuna üye olmayan ve kanunları, bu maddenin 7 sayılı fıkrasında belirtilen hükümlerin uygulanmasına müsait olmayan bir Devlet, CMR'nin protokolünü onayladığı veya ona katıldığı tarihte veya bunu müteakip herhangi bir zamanda, ülkesinde uygulanacak, bu maddenin 3 sayılı fıkrasında belirtilen yükümlülüğe ait sınırın, 25 parasal birim olacağını beyan edebilir. Bu fıkrada sözü edilen parasal birim, 900 ayar altının 10/31 gramına tekabül eder. Bu fıkrada belirtilen meblağın ulusal paraya tahvili, ilgili Devletin Kanunlarına uygun şekilde yerine getirilecektir.

9. Bu maddenin 7.paragrafının son cümlesinde belirtilen hesaplama ile bu maddenin 8 sayılı fıkrasında sözü edilen tahvil, bu fıkralarda hesap birimi olarak ifade edildiği şekliyle bu maddenin 3 sayılı fıkrasının meblağı için, Devletin ulusal parası üzerinden, mümkün olduğu kadar gerçek değeri ifade edecek şekilde yerine getirilecektir. CMR'ye eklenen Protokolün 3 sayılı maddesinde sözü edilen bir belgenin tevdi edilmesinde ve de bu maddenin 7 veya 8 paragraflarında herhangi bir değişikliğin yapılması halinde, Devletler Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine duruma göre bu maddenin 7 paragrafı fıkrası uyarınca yapılan hesaplama şeklini veya bu maddenin 8.paragrafına uygun olarak yapılan tahvil sonucunu bildirecektir.

MADDE 24

Gönderen anlaşmaya varılacak belirli bir ücret karşılığında, sevk mektubunda madde 23. paragraf 3'te belirtilen sınırı geçen bir değer beyan edebilir. Bu takdirde, beyan edilen değer bu sınırın yerine geçer.

MADDE 25

1. Hasar durumunda taşımacı, yükün madde 23 paragraf, 1, 2 ve 4 gereğince belirlenen değerine göre hesaplanmış kıymetten düşme karşılığı olan bedeli öder.

2. Ancak tazminat şu miktarları aşamaz:

a) Eğer gönderilen malın tamamı hasara uğramış ise, tamamı kaybolduğundan ödenmesi gereken miktar,

b) Eğer gönderilen yükün bir kısmı hasara uğramış ise, eksilen kısmı için ödenmesin gereken miktar.

MADDE 26

1. Kaybolma, hasar veya kararlaştırılan zaman limitinin aşılması halinde gönderen, belirlenecek bu ücret ödenmesi karşılığında, teslim süresi için ödenecek özel faizin miktarını tayin eder ve bunu sevk mektubuna yazar.

2. Teslim süresi için özel bir faiz ödeneceği beyan edilmiş ise, 23, 24 ve 25. maddelerde öngörülen tazminattan ayrı olarak, kanıtlanan fazla zarar ve hasar için beyan edilen miktara kadar tazminat istenebilir.

MADDE 27

1. Hak sahibi ödenecek tazminat için faiz isteyebilir. Yılda %5 üzerinden hesap edilecek bu faiz, ödeme isteğinin yazılı olarak, taşımacıya gönderildiği tarihten baslar. Böyle bir istekte bulunulmamış ise, tahakkuk dava açıldığı tarihten itibaren yapılır.

2. Tazminatın hesaplanmasında asıl olan unsurlar ödemenin istendiği ülke ve parası ile ifade edilmediği zaman, söz konusu tazminatın o ülke parasına çevrilmesi, ödemenin yapılacağı gün ve yerde uygulanan kura göre saptanır.

MADDE 28

1. İlgili yasaya göre, bu Sözleşmeye göre yapılan taşımadan oluşan zarar, hasar veya gecikme, mukavele dışı bir isteme yol açtığı hallerde taşımacı, sorumluluğunu kaldıran veya ödeyeceği tazminatı tespit eden yahut da sınırlayan bu Sözleşme hükümlerinden yararlanabilir.

2. Madde 23`de belirtilen koşullara göre taşımacının sorumlu olduğu kişilerden birinin zarar, hasar veya gecikmeden dolayı, mukavele dışısorumluluğu söz konusu

olduğu hallerde, bu kişi taşımacının sorumluluğunu kaldıran veya ödeyeceği tazminatı tespit eden yahut sınırlayan Sözleşme hükümlerinden yararlanabilir.

MADDE 29

1. Hasar, taşımacının kendi kötü hareketinden veya davaya bakan mahkemenin kararı ile isteyerek kötü harekete eşdeğer sayılan kusurundan ileri gelmiş ise taşımacı, sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan yahut da kanıt yükünü karşı tarafa yükleyen bu maddenin hükümlerinden yararlanamaz.

2. Bilerek kötü hareket veya kusur taşımacının vekil veya çalışanları tarafından görevleri sırasında işlenmiş ise, aynı hüküm uygulanır. Bundan başka, böyle bir durumda adı geçen vekiller, çalışanlar ve diğer kişilerkişisel sorumlulukları yönünden 1 inci paragrafta belirtilen bu bölüm hükümlerinden yararlanamazlar.

Beşinci Bölüm- İstem ve Davalar (Md:30-33)

MADDE 30

1. Alıcı, taşımacı ile beraber durumlarını kontrol etmeden veya ziyan ve hasarın açıkça görüldüğü hallerde teslim anında veya açıkça görülmediği hallerde teslimden yedi gün içinde (pazar günleri ve resmî tatiller hariç) durumu kendisine bildirmeden malı tesellüm ederse, bu husus onun yükü sevk mektubunda belirtildiği şekilde alındığına kanıt oluşturur. Açıkça gözükmeyen ziyan veya hasarlarda bildirme yazılı olarak yapılacaktır.

2. Mal alıcı ve taşımacı tarafından kontrol edildikten sonra, bu kontrolün sonucuna uymayan kanıtlar ancak açıkça görülmeyen ziyan ve hasarlar için kabul olunabilir. Ancak bunun için alıcının kontrolden sonra yedi gün içinde (pazar ve resmî tatil dışında) durumu yazılı olarak taşımacıya bildirmesi gereklidir.

3. Yük alıcının kullanımına verildiği tarihten sonraki 21 gün içinde durum yazılı olarak taşımacıya bildirilmemiş ise, teslimdeki gecikmeler için tazminat ödenmez.

4. Bu maddedeki zaman limitlerini hesap ederken duruma göre teslim tarihi, kontrol tarihi veya yükün alıcıya verildiği tarih sayılmayacaktır.

5. Gerekli tetkik ve kontrolleri yapmak için taşımacı ve alıcı birbirlerine makul her kolaylığı göstereceklerdir.

MADDE 31

1. Bu Sözleşmeye göre yapılan taşımalardan ortaya çıkan davalarda davacı taraflar arasında anlaşma ile belirlenmiş, Akit Taraf mahkemelerinde dava açılabilir. Ayrıca su ülke mahkemelerinde de dava açılabilir.

a) Davalının mutadan ikamet ettiği veya taşıma mukavelesinin akdedildiği esas iş yerinin veya şubesinin veyahut da acentasının bulunduğu yerlerde,

b) Taşımacının yükü aldığı veya teslim yeri olarak gösterilen yerlerde ve başka mahkemelerde dava açılamaz.

2. Bu maddenin 1 inci paragrafı ile ilgili olarak bir dava yine aynı paragrafa göre yetkili olan bir mahkemede görülmekte ise veya böyle bir mahkeme tarafından bir taleple ilgili olarak karar verilmiş ise, aynı nedenlerle aynı taraflar arasında yeni bir dava açılamaz. Ancak ilk davanın açıldığı ülkede yerine getirilmiyor ise, bu hüküm uygulanmaz.

3. Bir akit ülkedeki bir mahkemenin 1 inci paragrafta sözü geçen bir dava ile ilgili olarak verdiği karar, o ülkede yerine getirilebiliyor ise ilgili ülkedeki formaliteler tamamlanır tamamlanmaz, diğer akit ülkelerin her birinde de yerine getirilebilir olacaktır. Bu formaliteler davanın yeniden görülmesine olanak sağlamaz.

4. Bu maddenin 3'üncü paragrafındaki hükümler mütenakız kararlara gıyaben verilen kararlara ve mahkeme emriyle yapılan ödemelere uygulanır. Fakat ara kararlarına veya istemi tamamen veya kısmen reddedilen davacıya ödemelere ilaveten yüklenen tazminatlara uygulanmaz.

5. Bu Sözleşme gereğincetaşımalardan doğan davalarda, Akit Ülkelerde oturan veya işyerleri bu ülkelerde olan Akit Ülke vatandaşlarından giderlere karşılık teminat istenemez.

MADDE 32

1. Bu Sözleşme gereğince yapılan taşımalardan doğacak davaların bir yıl içinde açılması gerekir. Ancak, bilerek kötü hareket veya mahkeme tarafından bilerek kötü hareket olarak kabul edilen kusurlarda, bu süre üç yıldır ve su tarihlerde başlar:

a) Teslimde kısmi kayıp, hasar veya gecikmelerde, teslim tarihinden itibaren,

b) Tam kayıplarda, kararlaştırılan zaman limiti bitiminden 30 gün sonra kararlaştırılmış zaman limiti yoksa, yükün taşıyıcı tarafından teslim alınmasından sonraki 60'ıncı günde,

c) Bütün diğer durumlarda, tasıma mukavelesinin akdedildiği tarihten sonraki üç aylık dönemin sonunda.

Limit döneminin islemeye başladığı gün bu döneme dahil edilmeyecektir.

2. Yazılı bir istem, taşımacı bunu yazılı bildiri ile geri çevirip, ona ilişkin belgeleri de iade edinceye kadar zaman limitini erteler. Talebin bir kısmı kabul edildiği takdirde zaman süresi anlaşmazlık konusu olan istek için tekrar devam etmeye başlar. İstemin alındığını, cevap verildiğini ve belgelerin gönderildiğini kanıtlamak, bu durumlara güvenen tarafa aittir. Aynı gayeyle yapılan başka istemler için zaman süresi ertelenemez.

3. Yukarıdaki 2'nci paragraf hükümlerine bağlı olarak, zaman limitinin uzatılması, davaya bakan mahkemenin kararlarına göre düzenlenir. Bu karar aynı zamanda yeniden dava açma haklarını da düzenler.

4. Zaman aşımı ile düsen dava açma hakkı, karşıt istek veya vereceğini alacağına sayışma yoluyla kullanılmaz.

MADDE 33

Taşıma mukavelesi, bir mahkeme heyetine yetki veren bir madde içerebilir. Ancak bu karar hakimler heyetinin bu Sözleşmeyi uygulamasını içermelidir.

Altıncı Bölüm- Taşımacılar Tarafından Ortaklaşa Yapılan Taşımalarla İlgili Hükümler (Md:34-40)

MADDE 34

Tek bir mukaveleyle düzenlenen taşıma, karayolu taşımacıları tarafından ortaklaşa yapıldığında, tüm taşımanın yapılmasından her biri sorumludur. İkinci taşımacı ile onu takip eden taşımacılar, malları ve sevk mektubunu kabul etmiş olmaları dolayısıyla ve sevk mektubundaki koşullar altında anlaşmaya katılmış olurlar.

MADDE 35

1. Yükü bir önceki taşımacıdan kabul eden taşımacı, kendisine imzalı ve tarihli bir makbuz verir. İsmini ve adresini sevk mektubunun ikinci nüshasına yazar. Gerekirse sevk mektubu ve makbuzu madde 8 paragraf 2'de anılan çekinceyi de yazar.

2. Ortaklaşa taşımacılar arasındaki ilişkilere madde 9 hükümleri uygulanır.

MADDE 36

Aynı taşıma mukavelesine dayalı istekle ilgili olarak açılan bir davada ileri sürülen karşıt bir istek veya vereceğini alacağına sayışma halleri dışında kayıp, hasar veya gecikme sorumluluğu ile ilgili davalar ancak birinci taşımacının, sonuncu taşımacının veya kayıp, hasar veya gecikmenin oluştuğu sırada taşıma isini yapmakta olan taşımacının aleyhine açılabilir. Bu taşımacılardan birkaçı aleyhine aynı zamanda dava açılması mümkündür.

MADDE 37

Bu Sözleşme hükümleri gereğince tazminat ödemiş taşımacı, bu tazminat üzerinden ödediği faiz ve yaptığı sarflarla birlikte tazminatı, taşımaya katılmış olanlardan şu koşullara göre geri almak hakkına sahiptir.

a) Ziyan ve hasardan sorumlu olan taşımacı ister kendisi ister başka bir taşımacı tarafından ödensin, tazminatı tek başına yüklenmek zorundadır.

b) Ziyan veya hasar iki veya daha çok taşımacının fiilinden ileri geldiği zaman bunlardan her biri sorumluluktaki hissesi oranında bir meblağı ödeyecek, taşıma ücreti oranında sorumlu olacaktır.

c) Ziyan ve hasar için sorumluluğun hangi taşımacıya yükleneceği belirlenemez ise, tazminat tutarı b) fıkrasında öngörüldüğü üzere bütün taşımacılar arasında paylaştırılacaktır.

MADDE 38

Taşımacılardan biri borçlarını ödeyemeyecek durumda ise, ödenmesi gereken tazminat payı tasıma karşılığında alacakları ücretler oranında diğer taşımacılar arasında bölüştürülecektir.

MADDE 39

1. Dava ile ilgili tebligat yapıldıktan ve kendisine savunma hakkı verildikten sonra, tazminatın miktarı mahkeme kararı ile saptanmış ise 37 ve 38 inci maddeler gereğince bir istem karşısında kalan taşımacı, bu istemi yapan taşımacının yaptığı ödemenin yerinde olup olmadığını tartışma konusu yapamaz.

2. Parasını geri alma hakkını mahkeme yoluyla elde etmek isteyen taşımacı, ilgili taşımacıların birinin ikamet ettiği esas işyerinin veya şubesinin veyahut da acentesinin bulunduğu ülkenin yetkili mahkemesine başvurabilir. İlgili bütün taşımacılar aynı davada davalı olarak gösterilebilir.

3. 37 ve 38.maddelerde öngörülen davalarla ilgili olarak verilecek kararlarda madde 31 paragraf 3 ve 4 hükümleri uygulanır.

4. Taşımacılar arasındaki davalarda madde 32 hükümleri uygulanır. Bununla beraber, zaman aşımı ya bu anlaşma gereğince ödenmesi gereken tazminatın miktarını tayin eden son mahkeme kararı tarihinden yahut da böyle bir karar yoksa, ödeme tarihinden itibaren başlar.

MADDE 40

Taşımacılar 37 ve 38. maddelerde yazılanlar dışında kendi aralarında bağışlayıcı hükümler üzerine anlaşmakta serbesttirler.

Yedinci Bölüm- Sözleşmeye Aykırı Koşulların Hükümsüzlüğü (Md: 41)

MADDE 41

1. Madde 40 hükümleri saklı kalmak koşuluyla bu Sözleşmenin hükümlerini doğrudan doğruya veya dolayısıyla ihlal eden her türlü koşul hükümsüzdür. Böyle bir koşulun hükümsüzlüğü, mukavelenin diğer hükümlerinin hükümsüzlüğünü gerektirmez.

2. Özellikle, taşımacının lehinde sigorta tazminatı veya diğer herhangi benzer madde veya kanıtlama zorunluluğunu değiştiren herhangi bir madde geçersiz ve hükümsüzdür.

Sekizinci Bölüm- Son Hükümler (Md:42-51)

MADDE 42

1. Bu Sözleşme Avrupa Ekonomik Komisyonuna üye ülkelerin imzalarına veya katılmalarına açıktır. Ayrıca Komisyonun yetkilerini belirten belgenin 8. paragrafı gözlemci sıfatıyla Komisyona kabul edilenler de Sözleşmeyi imzalayabilirler.

2. Komisyonun yetkilerini belirten belgenin 11. paragrafı gereğince Avrupa Ekonomik Komisyonunun bazı çalışmalarına katılan ülkeler de bu Sözleşme yürürlüğe girdikten sonra katılmak suretiyle Akit Taraf olabilirler.

3. Anlaşma 31 Ağustos 1956 tarihine kadar imzaya açık bulundurulacaktır. O tarihten sonra katılmaya açık olacaktır.

4. Bu Sözleşme onaylanacaktır.

5. Onay veya katılma, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine bir belge tevdii suretiyle yapılır.

MADDE 43

1. Madde 42 paragraf 1'de belirtilen ülkelerden beşi onay veya katılma belgelerini tevdii ettikten 90 gün sonra bu Sözleşme yürürlüğe girecektir.

2. Beş ülke onay veya katılma belgelerini sunduktan sonra onu onaylayan veya katılan her ülke için Sözleşme, onay veya katılma belgesini sunduktan 90 gün sonra yürürlüğe girecektir.

MADDE 44

1. Her ülke, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine haber vermek suretiyle bu Sözleşmeden çekilebilir.

2. Çekilme, Genel Sekreter bunu bildiren yazıyı aldıktan 12 ay sonra hüküm ifade eder.

MADDE 45

Bu Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden sonra, çekilmeler sonucu Akit Tarafların sayısı beşten aşağı düşer ise, çekilmelerin hüküm ifade ettiği tarihten itibaren Sözleşme yürürlükten kalkar.

MADDE 46

1. Her ülke onay veya katılma belgesini tevdii ettiği sırada veya sonra bu Sözleşmenin uluslararası ilişkilerinden sorumlu olduğu bütün ülkeleri kapsadığını Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine bildirebilir. Bu bildirim Genel Sekreter tarafından alındıktan sonra 90. günden itibaren Sözleşme bildirimde yazılı ülkeleri kapsayacaktır. Eğer Sözleşme o tarihte yürürlüğe girmemiş ise yürürlüğe girdiği tarihte kapsayacaktır.

2. Yukarıdaki paragraf gereğince uluslararası ilişkilerinden sorumlu olduğu ülkeye bu Sözleşmenin tesmili hususunda beyanda bulunmuş ülkeler 44. madde hükümlerine göre bu ülke için Sözleşmenin sona erdiğini ayrı olarak bildirebilirler.

MADDE 47

Bu Sözleşmenin tefsir ve uygulaması ile ilgili olarak iki veya daha fazla Akit Taraf arasında çıkacak ihtilaflar, müzakere veya başka bir yolla halledilmediği takdirde, ilgili Akit Taraflardan birinin istemi üzerine Uluslararası Adalet Divanına havale olunabilir.

MADDE 48

1. Bu Sözleşmeyi imzaladığı, onayladığı veya ona katıldığı sırada her Akit Taraf, kendisini Sözleşmenin 47. maddesiyle bağlı saymadığını bildirebilir. Böyle bir rezerv koymuş Akit Tarafa karşı, diğer Akit Taraflar da 47. madde ile bağlı değildirler.

2. 1. paragrafta öngörüldüğü şekilde rezerv koymuş olan Akit Taraflar Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine bilgi vermek suretiyle bu rezervi kaldırabilirler.

3. Bu Sözleşmeye başka bir rezerv konulmasına izin verilmez.

MADDE 49

1. Bu Sözleşme üç yıl yürürlükte kaldıktan sonra Akit Taraflar Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine başvurarak, Sözleşmenin gözden geçirilmesi için konferans toplanmasını isteyebilirler. Genel Sekreter bu istemi Akit Taraflara tebliğ eder ve bu tebligat tarihinden sonra dört ay içinde Akit Taraflardan en az dörtte uygun görüşlerini bildirdikleri takdirde Genel Sekreter tarafından bir gözden geçirme konferansı toplanır.

2. Yukarıdaki paragraf gereğince bir konferans akdedildiği takdirde, Genel Sekreter bütün Akit Taraflara bir tebligat göndererek konferansta görüşülmesi istenilen konuları, üç ay içinde bildirmelerini ister. Genel Sekreter teklif metinleri ile

konferansın geçici gündemini konferans tarihinden en az üç ay önce Akit Taraflara gönderir.

3. Bu maddeye göre toplanan konferansa Genel Sekreter 42. madde 1. paragrafında belirtilen ve 42. madde 2. paragraf gereğince Akit Taraf durumuna girmiş olan bütün ülkeleri davet eder.

MADDE 50

49. maddede öngörülen bildirilere ek olarak Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri, Madde 42. paragraf 1'de belirtilen ülkelere ve madde 42. paragraf 2. gereğince Akit taraf durumuna girmiş olanlara aşağıdaki konularda bilgi verir.

a) 42. madde gereğince onay veya katılmalar,

b) 43. madde gereğince bu Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihleri,

c) 44. madde gereğince Sözleşmeden çekilenler,

d) 45. madde gereğince bu Sözleşmenin sona erdirilmesi,

e) 46. madde gereğince alınan ihbarlar,

f) Madde 48 paragraf 1 ve 2 gereğince alınan ihbar ve bildirimler.

MADDE 51

31 Ağustos 1956'dan sonra anlaşmanın aslı Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine sunulacak ve o da bunun tasdikli suretlerini madde 42, 1 ve 2.paragraflarda belirtilen ülkelere iletecektir. Gerektiği şekilde ona yetkili kılınmış aşağıda imzası bulunanlar, bu Sözleşmeyi imzalamıştır. Bugün, Bindokuzyüzellialtı yılının mayıs ayının Ondokuzuncu günü, Cenevre'de, İngilizce ve Fransızca dillerinde tek bir nüsha olarak ve her metin eşit derecede geçerli olmak üzere düzenlenmiştir.

İmza Protokolü

Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı Çin Mukavele Sözleşmesini imzalama yöntemi hususunda, gerektiği biçimde yetkili kılınmış aşağıda imzası bulunanlar, aşağıdaki ifade ve açıklamalar konusunda anlaşmışlardır.

1. Bu Sözleşme Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Krallığı ve İrlanda Cumhuriyeti arasındaki trafiğe uygulanmayacaktır.

2. Ad Madde 1, Paragraf 4

Aşağıda imzası bulunanlar, mobilya taşıması ve kombine taşımacılık için mukaveleler düzenleyen mukaveleler görüşmeyi taahhüt eder. Gerektiği şekilde ona yetkili kılınmış aşağıda imzası bulunanlar, bu Protokolü imzalamıştır.

Bugün, Bin dokuz yüzeli altı yılının mayısayının Ondokuzuncu günü, Cenevre'de, İngilizce ve Fransızca dillerinde tek bir nüsha olarak ve her metin eşit derecede geçerli olmak üzere düzenlenmiştir.

Eşyanın Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR)'ne Ait Protokol

MADDE 1

İşbu Protokol bakımından "Sözleşme" den kasıt, eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyat için Mukavele Sözleşmesi "CMR"dir.

MADDE 2

Sözleşmenin 23.maddesi aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir.

(1) 3. paragraf aşağıdaki metinle değiştirilmiştir. "3.Bununla beraber, tazminat, eksik brüt ağırlığın kilogramı basına 8.33 hesap birimini aşmayacaktır.

(2) Bu maddenin sonuna, aşağıdaki 7, 8 ve 9 sayılı paragraflar eklenmiştir. 7. Bu sözleşmede belirtilen hesap birimi, Uluslararası Para Fonunca tarif edildiği gibi Özel

Çekme Hakkı" (SDR)dır. Bu anlaşmanın 3 sayılı fıkrada belirtilen meblağı olayla ilgilenen mahkemenin bulunduğu Devletin ulusal parasına, karar tarihinde veya taraflar arasında mutabık kalınan tarihte cari kur değeri üzerinden tahvil edilecektir. Özel Çekme Hakkı için uygulanacak, Uluslararası Para Fonuna üye olan bir Devletin ulusal parasının değeri, Uluslararası Para Fonu tarafından kendi muamele ve işlemleri için anılan tarihte geçerli, değerlendirme yöntemine uygun olarak hesaplanacaktır. Özel Çekme hakkı uygulamaları için, Uluslararası Para Fonuna üye olmayan bir Devletin ulusal parasının değeri, o Devlet tarafından tayin edilecek şekle göre hesaplanacaktır.

8. Bununla beraber, Uluslararası Para Fonuna üye olmayan ve kanunları, bu maddenin 7 sayılı fıkrasında belirtilen hükümlerin uygulanmasına müsait olmayan bir Devlet, CMR'nin protokolünü onayladığı veya ona katıldığı tarihte veya bunu müteakip herhangi bir zamanda, ülkesinde uygulanacak, bu maddenin 3 sayılı fıkrasında belirtilen yükümlülüğe ait sınırın, 25 parasal birim olacağını beyan edebilir. Bu fıkrada sözü edilen parasal birim, 900 ayar altının 10/31 gramına tekabül eder. Bu fıkrada belirtilen meblağın ulusal paraya tahvili, ilgili Devletin Kanunlarına uygun şekilde yerine getirilecektir.

9. Bu maddenin 7.paragrafının son cümlesinde belirtilen hesaplama ile bu maddenin 8 sayılı fıkrasında sözü edilen tahvil, bu fıkralarda hesap birimi olarak ifade edildiği şekliyle bu maddenin 3 sayılı fıkrasının meblağı için, Devletin ulusal parası üzerinden, mümkün olduğu kadar gerçek değeri ifade edecek şekilde yerine getirilecektir. CMR'ye eklenen Protokolün 3 sayılı maddesinde sözü edilen bir belgenin tevdi edilmesinde ve de bu maddenin 7 veya 8 paragraflarında herhangi bir değişikliğin yapılması halinde, Devletler Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine duruma göre bu maddenin 7 paragrafı fıkrası uyarınca yapılan hesaplama şeklini veya bu maddenin 8.paragrafına uygun olarak yapılan tahvil sonucunu bildirecektir.

Nihai Hükümler

MADDE 3

1. İşbu protokol, sözleşmeye imzasını koymuş olan veya bu sözleşmeye katılan ve de Avrupa Ekonomik Komisyonu üyesi olan veya anılan Komisyonunu

yetkilerine ilişkin belgenin 8.paragrafı tahtında istişari sıfatla kabul edilmiş Devletlerin imzasına açılacaktır.

2. İşbu protokol, sözleşmeye taraf olup bu maddenin 1.paragrafında belirtilen Devletlerin herhangi birinin katılımına açık tutulacaktır.

3. Sözleşmeye taraf olup, işbu Komisyonun Yetkilerine ilişkin belgenin 11.paragrafı uyarınca Avrupa Ekonomik Komisyonunun bazı faaliyetlerine iştirak eden Devletler, bu Protokole yürürlüğe girmesinden sonra katılmak suretiyle bu protokolün akit tarafları haline gelebilirler.

4. İşbu Protokol Cenevre'de 1 Eylül 1994 tarihinden 31 Ağustos 1979 tarihine kadar imzaya açık tutulacaktır. Bu tarihi müteakip, bu Protokol, katılıma açık tutulacaktır.

5. Bu protokol, ilgili Devletin Sözleşmeyi onaylamasından veya ona katılmasından sonra, onay işlemine tabi tutulacaktır.

6. Onay veya katılma, bir belgenin Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine tevdi edilmesiyle hüküm ifade edecektir.

7. Tüm Akit Taraflarla ilgili olarak işbu Protokole ait bir tadil maddesinin yürürlüğe girmesi için gerekli tüm işlemlerin tamamlanmasından sonra, bir onay veya katılma belgesinin tevdi edilmesi, tadil maddesi ile değişikliğe uğrayan Protokol için müracaat edilmiş olarak addedilecektir.

MADDE 4

1. İşbu Protokol, bu protokolün 3.maddesinin 1 ve 2 sayılı fıkrasında belirtilen Devletlerden besinin onay veya katılma belgelerini tevdi tarihini takip eden doksanıncı günde yürürlüğe girmiş olacaktır.

2. Beş Devletin kendi onay veya katılma belgelerini tevdi ettikten sonra bu Protokolü onaylayan veya ona katılan herhangi bir Devlet için, bu Protokol, anılan Devletin kendi onay veya katılma belgesini tevdi ettiği tarihi takip eden doksanıncı günde yürürlüğe girmiş olacaktır.

MADDE 5

1. Herhangi bir Akit Taraf, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine ihbarda bulunmak suretiyle bu Protokolden çekilebilir.

2. Bu çekilme, ihbarın Genel Sekreter tarafından alınması tarihinden on iki ay sonra yürürlüğe girer.

3. Sözleşmeye Taraf olmaktan çıkan herhangi bir Akit Taraf, aynı tarihte, işbu Protokole taraf olmaktan çıkacaktır.

MADDE 6

İşbu protokolün yürürlüğe girmesinden sonra, çekilmeler sonucunda Akit taraf adedinin beşten aşağı düşmesi halinde, bu Protokol, bu kabil çekilmelerin sonuncusunun hüküm ifade etmeye başladığı tarihten sonra yürürlükten kalkmış olacaktır.

MADDE 7

1. Herhangi bir Devlet, onay veya katılma belgesini tevdi ettiğinde veya bunu müteakip herhangi bir zamanda, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine göndereceği bir bildirim ile, uluslararası ilişkiler yönünden sorumlu olduğu ve de haklarında Anlaşmanın 46.maddesi uyarınca bir beyanda bulunmuş olduğu ülkelerin tamamını veya bunların herhangi birini kapsayacağını beyan edebilir. Bu Protokol, bildiride belirtilen ülke ve ülkelere, bu bildirimin Genel Sekreter tarafından alınmasının doksanıncı gününden veya bu tarihte Protokolün henüz yürürlüğe girmemesi halinde, yürürlüğe giriş tarihinden itibaren teşmil edilmiş olacaktır.

2. Yukarıdaki paragraf tahtında, işbu Protokolün uluslararası ilişkiler yönünden sorumlu olduğu herhangi bir ülkeye teşmili ile ilgili olarak beyanda bulunmuş olan herhangi bir Devlet, yukarıdaki 5.maddenin hükümleri uyarınca, anılan ülke ile ilgili olarak işbu Protokolden ayrı olarak çekilebilir.

MADDE 8

İşbu Protokolün yorumlanması veya uygulanması ile ilgili olarak iki veya daha fazla Taraf arasında, Tarafların müzakere yolu ile veya başka bir yoldan halletmeye muvaffak olamadığı herhangi bir ihtilafın zuhuru halinde, bu ihtilaf, ilgili Akit Tarafların herhangi birinin talebi üzerine, halli için Uluslararası Adalet Divanına götürülebilir.

MADDE 9

1. Herhangi bir Akit Taraf, bu Protokolün imzalanması, onaylanması veya buna iştirak edilmesi anında, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine gönderilecek bir bildirim marifetiyle, kendisini işbu Protokolün 8.maddesi ile bağlı telakki etmediğini beyan edebilir. Diğer Akit taraflar, bu kabil bir ihtirazı kayıt düşen herhangi bir Akit tarafla ilgili olarak, bu protokolün 8.maddesi ile bağlı olmayacaktır.

2. Bu maddenin 1.paragrafında belirtilen beyan, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine gönderilecek bir bildirimle herhangi bir zamanda geri çekilebilir.

3. Bu Protokol için herhangi diğer bir ihtirazı kaydın düşülmesine müsaade edilmeyecektir.

MADDE 10

1.İşbu Protokolün üç yıl süre ile yürürlükte kalmasından sonra herhangi bir Akit Taraf, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine göndereceği bir bildirim ile, bu Protokolün tekrar gözden geçirilmesi amacıyla bir konferansın düzenlenmesini talep edebilir. Genel Sekreter tüm Akit Tarafları bu talepten haberdar edecek ve Genel Sekreter tarafından yapılan tebliği takip eden dört aylık bir süre içinde, Akit tarafların en az dörtte birinin, bu talebe iştirak ettiğini kendisine bildirmesi halinde,
Genel Sekreter tarafından, işbu Protokolün gözden geçirilmesi amacıyla bir konferans düzenlenecektir.

2.Bir evvelki paragraf uyarınca bir konferansın düzenlenmesi durumunda, Genel Sekreter tüm Akit Taraflara keyfiyeti bildirecek ve üç aylık bir süre içinde Konferansın tetkik edilmesini arzuladıkları önerilerini tevdi etmeye onları davet edecektir. Genel Sekreter Konferansın geçici gündemi ile bu kabil önerilerin metinlerini, Konferansın düzenleneceği tarihten en az üç ay evvelinde tüm Akit Taraflara gönderecektir.

3. Genel Sekreter, işbu maddeye uygun olarak toplanan herhangi bir konferansa, 3.maddenin 1 ve 2. paragraflarında belirtilen tüm Devletler ile isbu Protokolün 3.maddesinin 3.paragrafına göre Akit Taraf haline gelen Devletleri davet edecektir.

MADDE 11

10.maddede belirtilen bildirimlere ilaveten, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri, işbu Protokolün 2.maddesinin 1 ve 2.paragraflarında atıf yapılan Devletleri ve bu Protokolün, 3.maddesinin 3.paragrafı tahtında Akit Taraflar haline gelen Devletleri aşağıdakilerden haberdar edecektir.

(a) 3.maddeye göre yapılan onay ve katılım işlemleri,

(b) 4.maddeye uygun olarak, işbu Protokolün yürürlüğe giriş tarihleri,

(c) 2.maddenin (2) sayılı paragrafına göre alınmış olan bildirimler,

(d) 5.maddeye göre yapılan çekilmeler,

(e) 6.maddeye işbu protokolün feshedilmesi,

(g) 9.maddenin 1 ve 2 paragraflarına uygun olarak alınmış olan deklarasyonlar ve bildirimler.

MADDE 12

31 Ağustos 1978 tarihinde sonra işbu protokolün aslı Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine tevdi edilecek ve kendisini bu aslın tasdik edilmiş suretlerini bu protokolün 3.maddesinin 1, 2 ve 3.paragraflarında belirtilen Devletlerin her

birine gönderecektir. Cenevre'de bin dokuz yüz yetmiş sekiz yılının temmuz ayının bu beşinci gününde, her biri aynı derecede geçerli olmak üzere İngilizce ve Fransızca lisanlarında tek bir nüsha halinde düzenlenmiştir. İşbu hususun şahadet zımnında, konu ile ilgili olarak tam yetkiye sahip olan aşağıda imzası bulunan kişiler işbu protokolü..... Adına imzalamıştır.

EK 2: Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR), Elektronik Taşıma Belgesi İle İlgili Ek Protokol (T.C. Resmi Gazete'de Yayınlanan Tercümesi)

Karar Sayısı: 2017/10619

22.08.2017 tarih ve 30162 Mükerrer Sayılı R.G.

7/3/2017 tarihli ve 6937 sayılı Kanunla katılmamız uygun bulunan ekli "Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi Elektronik Taşıma Belgesi ile İlgili Ek Protokol"e ilişik çekince ile birlikte katılmamız; Dışişleri Bakanlığının 9/6/2017 tarihli ve 12487908 sayılı yazısı üzerine, 31/5/1963 tarihli ve 244 sayılı Kanunun 3 üncü maddesine göre, Bakanlar Kurulu'nca 17/7/2017 tarihinde kararlaştırılmıştır.

BU PROTOKOLÜN TARAFLARI,

19 Mayıs 1956'da Cenevre'de yapılan, Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesine (CMR'ye) TARAF OLARAK,

Verilerin elektronik olarak kaydedilmesi ve işlenmesi için kullanılan yöntemler yoluyla isteğe bağlı taşıma belgesi düzenlenmesini kolaylaştırmak için Sözleşmeye ekleme yapmayı ARZU EDEREK,

Aşağıda belirtilen hususlarda ANLAŞMAYA VARMIŞLARDIR:

Madde 1
Tanımlar

Bu Protokolün amaçları bakımından,

"Sözleşme", Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi'ni (CMR'yi);

"Elektronik haberleşme", paylaşılan bilginin bir sonraki başvurularda da kullanılabilecek şekilde erişilebilir olmasını sağlayan; elektronik, optik, sayısal veya benzeri yollarla üretilen, gönderilen, alınan veya saklanan bilgiyi;

“Elektronik taşıma belgesi”, elektronik haberleşmeyle mantıksal bağı bulunan ek şeklindeki veya elektronik taşıma belgesinin bir parçası olması için onun düzenlendiği anda ya da düzenlenmesini takiben elektronik haberleşmeyle başka şekilde bağlantısı kurulmuş detaylar da dâhil olmak üzere, Sözleşmenin uygulanacağı bir taşıma sözleşmesinin taşıyıcısı, gönderensi ya da sözleşmenin ifasıyla ilgisi olan herhangi bir kişi tarafından elektronik haberleşme yoluyla düzenlenen bir taşıma belgesini;

“Elektronik imza”, başka bir elektronik veriye eklenen veya elektronik veriyle mantıksal bağlantısı bulunan ve kimlik doğrulama amacıyla kullanılan elektronik veriyi;

ifade etmektedir.

Madde 2

Elektronik taşıma belgesinin kapsamı ve etkisi

1. Bu Protokol hükümlerine tabi olarak, Sözleşmede belirtilen taşıma belgesi ve bununla birlikte, Sözleşmenin uygulanacağı bir taşıma sözleşmesinin ifasıyla ilgili herhangi bir talep, açıklama, talimat, rica, çekince veya başka bir bildirim, elektronik haberleşme yoluyla düzenlenebilir.

2. Bu Protokol hükümlerine uygun bir elektronik taşıma belgesi, Sözleşmede belirtilen taşıma belgesine eş değer kabul edilecek ve dolayısıyla, taşıma belgesiyle aynı kanıt değerine sahip olup, aynı etkileri doğuracaktır.

Madde 3

Elektronik taşıma belgesinin doğrulanması

1. Elektronik taşıma belgesi, taşıma sözleşmesi taraflarınca, elektronik taşıma belgesi ile bağlantısını garanti eden güvenilir bir elektronik imza yoluyla doğrulanacaktır. Elektronik imza:

(a) imza sahibi tarafla özgün şekilde bağlantılı ise;

(b) imza sahibinin kimliğini tespit etmeye yeterli ise;

(c) imza sahibinin sadece kendi kontrolü altında sağlanan araçlar kullanılarak oluşturulduysa; ve

(d) veride sonradan yapılan herhangi bir değişikliğin saptanabilmesini sağlayacak şekilde veriyle bağlantılıysa;

aksi kanıtlanmadığı sürece, elektronik imza yönteminin güvenilir olduğu kabul edilir.

2. Elektronik taşıma belgesi, elektronik taşıma belgesinin düzenlendiği ülke kanunlarınca izin verilen başka herhangi bir elektronik doğrulama yöntemiyle de doğrulanabilir.

3. Elektronik taşıma belgesinde yer alan detaylar ayrıca yetkili kılınan herhangi bir tarafın erişimine açık olacaktır.

Madde 4
Elektronik taşıma belgesi oluşturmanın şartları

1. Elektronik taşıma belgesi, Sözleşmede belirtilen taşıma belgesi ile aynı detayları içerecektir.

2. Elektronik taşıma belgesinin düzenlenmesi için kullanılan yöntem, taşıma belgesi içinde yer alan detayların bütünlüğünü, son haliyle ortaya konulduğu andan itibaren garanti altına alacaktır. Saklama, teşhir ve haberleşmenin olağan akışından kaynaklanan eklemeler ve değişiklikler dışında, detaylar eksiksiz ve değiştirilmemiş halde kaldığında, bütünlük söz konusu olur.

3. Sözleşmenin izin verdiği durumlarda, elektronik taşıma belgesinde yer alan detaylar değiştirilebilir ya da bunlara eklemeler yapılabilir.

Elektronik taşıma belgesine ekleme yapmak ya da onu değiştirmek için kullanılan yöntem, elektronik taşıma belgesindeki bu değişikliklerin ve eklemelerin fark edilmesini sağlamalı ve orada yer alan detayların orijinalliğim korumalıdır.

Madde 5

Elektronik taşıma belgesinin uygulanması

1. Taşıma sözleşmesinin ifasıyla ilgisi olan taraflar, Sözleşmede ve bu Protokolde yer alan koşulları yerine getirmek amacıyla, özellikle aşağıda belirtilen yöntemler ve bunların uygulamaları üzerinde anlaşacaklardır:

(a) Elektronik taşıma belgesinin düzenlenmesi ve yetkili tarafa teslimi konusundaki yöntem;

(b) Elektronik taşıma belgesinin bütünlüğünün muhafaza edildiğine dair bir güvence;

(c) Elektronik taşıma belgesinden dolayı birtakım haklara sahip olan tarafın hak sahipliğini gösterme biçimi;

(d) Malın gönderildiği kişiye teslimatın yapıldığına dair teyit şekli;

(e) Elektronik taşıma belgesinde değişiklik yapma ya da bu belgeye ekleme yapma yöntemleri, ve

(f) Elektronik taşıma belgesinin, farklı yollarla düzenlenen bir taşıma belgesi ile olası değişikliğinin yöntemi.

2. 1. paragrafta yer alan yöntemler, elektronik taşıma belgesinde yer almalı ve kolaylıkla doğrulanabilir olmalıdır.

Madde 6

Elektronik taşıma belgesine eklenen belgeler

1. Taşıyıcı, gönderennin talebi üzerine, gönderenye, malların makbuzunu ve sevkiyatı belirleyebilmek ve bu Protokolde belirtilen elektronik taşıma belgesine ulaşabilmek için gerekli tüm bilgileri teslim eder.

2. Sözleşmenin 6. maddesinin 2. paragrafının (g) bendinde ve 11. maddesinde belirtilen belgeler eğer elektronik haberleşme şeklinde mevcutlarsa ve eğer taraflar, bu belgeler ile bu Protokolde belirtilen şekilde bütünlüğü güvence altına alan elektronik taşıma belgesi arasında kurulacak bir bağlantıya imkân tanıyan yöntemler

konusunda anlaşırlarsa, bu belgeler, taşıyıcı tarafından gönderenye elektronik haberleşme şeklinde sağlanabilir.

SON HÜKÜMLER
Madde 7
İmza, Onaylama, Katılım

1. Bu Protokol, Sözleşmeye imza atan veya Taraf olan ve Avrupa Ekonomik Komisyonu üyesi olan veya Komisyonun yönergesinin 8. paragrafı uyarınca Komisyona danışman sıfatıyla kabul edilen Devletlerin imzasına açık olacaktır.

2. Bu Protokol, Cenevre'de 27 ile 30 Mayıs 2008 (bu tarih de dâhil olmak üzere) tarihleri arasında ve bu tarihten sonra, New York'taki Birleşmiş Milletler Genel Merkezi'nde 30 Haziran 2009 (bu tarih de dâhil olmak üzere) tarihine kadar imzaya açık olacaktır.

3. Bu Protokol, imza sahibi Devletlerin onayına tabi olacak ve bu maddenin 1. paragrafında belirtildiği şekilde, Sözleşmeye Taraf olup imza sahibi olmayan Devletlerin katılımına açık olacaktır

4. Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun yönergesinin 11. maddesine uygun olarak Komisyonun belirli etkinliklerine katılabilen ve Sözleşmeye katılmış olan Devletler, ayrıca bu Protokolün yürürlüğe girmesinden sonra da Protokole katılma yoluyla Taraf olabilirler.

5. Onaylama ya da katılma, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine tevdi edilecek bir belge ile sonuç doğuracaktır.

6. Bu Protokolde aşağıdaki 13. madde hükümlerine uygun olarak gerçekleşmiş bir değişikliğin yürürlüğe girmesinden sonra tevdi edilen herhangi bir onaylama ya da katılma belgesine, değişiklikle uyarlanmış olan Protokolün uygulanacağı kabul edilir.

Madde 8

Yürürlüğe girme

1. Bu Protokol, Protokolün 7. maddesinin 3. paragrafında belirtilen devletlerden beş tanesinin onaylama ya da katılma belgelerini tevdi etmesinden sonra doksanıncı günde yürürlüğe girer.

2. Beş Devletin onaylama ya da katılma belgelerini tevdi etmelerinden sonra Protokolü onaylayan ya da Protokole katılan herhangi bir Devlet için, bu Protokol, söz konusu Devletin onaylama ya da katılma belgesini tevdi etmesinden sonra doksanıncı günde yürürlüğe girer.

Madde 9

Fesih

1. Herhangi bir Taraf, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğini bilgilendirerek bu Protokolü feshedebilir.

2. Fesih, bildirimin Genel Sekreterliğe iletilmesinin ardından 12 ay sonra geçerlidir.

3. Sözleşmeye taraf olmaktan vazgeçen herhangi bir Devlet, aynı tarihte bu Protokole taraf olmaktan da vazgeçmiştir.

Madde 10

Sona Erme

Bu Protokol yürürlüğe girdikten sonra, Tarafların sayısı fesihler sonucunda beşten aza inerse, bu Protokol, söz konusu fesihlerden sonuncusunun geçerlilik kazandığı tarihte yürürlükten kalkar. Protokol, ayrıca Sözleşmenin yürürlükten kalktığı tarihte de yürürlükten kalkar.

Madde 11

Uyuşmazlık

Bu Protokolün yorumlanması veya uygulanmasına ilişkin olarak Tarafların kendi aralarında müzakere yoluyla veya başka şekillerde çözümleyemedikleri iki ya da

daha fazla Taraf arasındaki herhangi bir uyuşmazlık, ilgili Taraflardan herhangi birinin isteği üzerine, çözüm için Uluslararası Adalet Divanına sevk edilir.

Madde 12
Çekinceler

1. Bu Protokolün imzalanması, onaylanması ya da Protokole katılım esnasında, herhangi bir Devlet, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine yapılacak bir bildirimle, bu Protokolün 11. maddesi ile kendilerini bağlı addetmediklerini beyan edebilir. Diğer Taraflar, çekince koymuş bir Tarafla ilgili olarak bu Protokolün 11. maddesiyle bağlı olmayacaklardır.

2. Bu maddenin 1. fıkrasında belirtilen beyan, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine yapılacak bir bildirimle her zaman geri alınabilir.

3. Bu Protokol için başka bir çekinceye izin verilmez.

Madde 13
Değişiklikler

1. Bu Protokol yürürlüğe girdikten sonra, Protokolde bu maddede belirlenmiş usule göre değişiklik yapılabilir.

2. Bu Protokol Taraflarından birinin sunduğu Protokolde yapılacak herhangi bir değişiklik önerisi, değerlendirme ve karar için Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (BM-AEK) Karayolu Taşımacılığı Çalışma Grubu'na sunulur.

3. Bu Protokolün Tarafları oy birliğine varmak için mümkün olan tüm çabayı gösterirler. Bu çabalara rağmen, önerilen değişiklik konusunda oybirliğine varılmazsa, son çare olarak, hazır bulunan ve oy kullanan Tarafların en az üçte ikisinin kabulü aranacaktır. Oy birliği ya da üçte iki çoğunlukla kabul edilen bir değişiklik önerisi, imza sahibi Devletlerin yanı sıra bu Protokolün tüm Taraflarının kabulüne sunulması için Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu sekreteryası tarafından Genci Sekreterliğe iletilir.

4. Önerilen değişikliğin Genel Sekreterlik tarafından tebliğ edilmesini izleyen dokuz ay içerisinde, herhangi bir Taraf, önerilen değişikliğe itirazı olduğu konusunda Genel Sekreterliği bilgilendirebilir.

5. Bu Protokol Taraflarından herhangi biri itiraz öne sürmezse, bir önceki paragrafta öngörülen dokuz aylık sürenin sonunda, önerilen değişiklik kabul edilmiş sayılacaktır. Eğer bir itiraz ileri sürülürse, önerilen değişiklik geçersiz olur.

6. Değişiklik önerisinin bildirildiği an ile bu maddenin 4. paragrafından öngörülen dokuz aylık sürenin sona erdiği an arasında, bir ülke bu Protokole Taraf olacak olursa, Avrupa Ekonomik Komisyonu Karayolu Taşımacılığı Çalışma Grubu sekretaryası, yeni Taraf Devleti değişiklik önerisi ile ilgili olarak en kısa zamanda bilgilendirir. Yeni Taraf Devlet önerilen değişikliğe dair itirazı olduğunu Genel Sekreterliğe bu dokuz aylık sürenin tamamlanmasından önce bildirebilir.

7. Genel Sekreterlik, tüm Taraflara en kısa zamanda, yukarıda 5. paragrafa göre kabul edilen herhangi bir değişikliğin yanı sıra bu maddenin 4. ve 6. paragraflarına uygun şekilde yapılan itirazları bildirir.

8. Kabul edilmiş sayılan herhangi bir değişiklik, Genel Sekreterliğin bu kabulü Taraflara bildirdiği günden altı ay sonra yürürlüğe girer.

Madde 14
Diplomatik Konferansın Düzenlenmesi

1. Bu Protokol yürürlüğe girdikten sonra, herhangi bir Taraf, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine yapacağı bir bildirimle, bu Protokolün gözden geçirilmesi için bir konferans düzenlenmesini isteyebilir. Genel Sekreterlik, talebi Tarafların hepsine bildirecek ve Genel Sekreterliğin bildirim tarihini takip eden dört ay içerisinde Protokol Tarafları (tüm Tarafların dörtte birinden az olmamak üzere), talebe ilişkin muvafakatlerini Genel Sekreterliğe bildirirlerse, gözden geçirme konferansı Genel Sekreterlik tarafından düzenlenecektir.

2. Önceki paragrafa uygun olarak bir konferans düzenlenecek olursa, Genel Sekreterlik Tarafların hepsini bilgilendirir ve Konferansta göz önünde bulundurmasını istedikleri önerileri varsa, bunları üç aylık bir süre içinde sunmaları

için davet eder. Genel Sekreterlik, bu önerilerin bulunduğu metinlerle birlikte Konferansın geçici gündemini, Konferansın toplanacağı tarihten en az üç ay önce Tarafların hepsine dağıtır.

3. Genel Sekreterlik, bu maddeye uygun şekilde düzenlenen herhangi bir Konferansa, bu Protokolün 7. maddesinin 1., 3. ve 4. paragraflarında belirtilen Devletlerin hepsini davet eder.

Madde 15
Devletlere Bildirim

13. ve 14. maddede belirtilen bildirimlere ek olarak, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği, yukarıdaki 7. maddenin 1. paragrafında belirtilen Devletleri ve 7. maddenin 3. ve 4. paragraflarına uygun olarak bu Protokole Taraf olmuş Devletleri aşağıdaki hususlarda bilgilendirir:

(a) 7. madde kapsamındaki onaylar ve katılımlar;

(b) Bu Protokolün 8. madde uyarınca yürürlüğe giriş tarihi;

(c) 9. madde kapsamındaki fesihler;

(d) Bu Protokolün 10. madde uyarınca sona etmesi;

(e) 12. maddenin 1. ve 2. paragrafları uyarınca yapılan bildirimler ve beyanlar.

Madde 16
Depozitör

Bu Protokolün orijinal metni, Protokolün onaylanmış gerçek kopyalarını Protokolün 7. maddesinin 1., 3., ve 4. paragraflarında belirtilen tüm Devletlere gönderecek olan, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine tevdi edilecektir.

Bu Protokol, 20 Şubat 2008 tarihinde Cenevre'de, her iki metin de birbiriyle eşit derecede geçerli olmak üzere İngilizce ve Fransızca dillerinde, tek nüsha olarak HAZIRLANMIŞTIR.

Bu Protokol, YUKARIDAKİ HUSUSLAR DOĞRULTUSUNDA, usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş imza sahipleri tarafından imzalanmıştır.

Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR)

Elektronik Taşıma Belgesi İle İlgili Ek Protokole İlişkin İhtirâzî Kayıt

"Türkiye Cumhuriyeti, işbu Protokol'ün tefsir ve uygulanması ile ilgili olarak çıkacak ihtilafların Uluslararası Adalet Divanı'na havale olunmasını öngören Protokol'ün 11 inci maddesi ile kendini bağlı addetmemektedir."

Orijinal Metin İçin; http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/08/20170822M1-10.pdf