

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

**CMR KONVANSİYONU UYARINCA TAŞIYICININ
YÜKÜN KAYIP VEYA HASARINDAN SORUMLU
OLMADIĞI HALLER**

İrem SADEGÖNÜL

DANIŞMAN
Dr. Öğr. Üyesi Yaşar Can GÖKSOY

İZMİR - 2022

TEZ ONAY SAYFASI



YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “CMR Konvansiyonu Uyarınca Taşıyıcının Yükün Kayıp Veya Hasarından Sorumlu Olmadığı Haller” adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

..../..../.....

İrem Sadegönül



ÖZET
Yüksek Lisans Tezi
CMR Konvansiyonu Uyarınca Taşıyıcının Yükün Kayıp Veya Hasarından
Sorumlu Olmadığı Haller
İrem SADEGÖNÜL

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

Küreselleşen ticari yaşam nedeniyle üretilen malların ülkeler arası ulaşılabilirliği önem arz etmektedir. Uluslararası taşımada birçok metot mevcuttur; bu metotlar karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu, iç su yolu ve boru şeklinde olup bunların biri veya birkaçı bir arada da kullanılabilir. Bununla birlikte ulaşımı sağlarken karayolu ile taşıma günümüzde en önemli yöntem olma özelliğini korumaktadır. Zira karayolu taşıması diğer taşıma yöntemlerine göre daha ucuz ve özellikle yakın mesafelerde daha etkilidir. Karayoluyla yapılan eşya taşımalarında taşıyıcının sorumluluğu, kural olarak, taşıma Türkiye Cumhuriyeti sınırlarında yapılıyorsa 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na; uluslararası yapılıyorsa, 07.12.1993 tarihli ve 3939 sayılı Kanunla uygun bulunmuş olup 04.01.1995 tarihinde 22161 sayısı ile Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiş olan CMR Konvansiyonu'na göre tayin edilecektir. Gerek Türk Ticaret Kanunu'nda gerekse Konvansiyon'da, taşıyıcının karşılaşılabileceği sorumluluk türleri kayıp, hasar ve gecikme nedeniyle sorumluluk ile fiilî taşıyıcı ve yardımcı kişilerin görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden doğan sorumluluk hâlleridir. Türk hukukunda ve uluslararası mevzuat anlamında Konvansiyon'da, taşıyıcının sorumluluğunun yanında sorumluluktan kurtulma sebepleri de hükme bağlanmıştır.

Bizim çalışmamızın temel odağı CMR Konvansiyonu bağlamında taşıyıcının yükün hasar ve kayıptan sorumlu tutulamayacağı haller olup; bu minvalde tezimizde öncelikle CMR Konvansiyonu ve sorumluluk kavramı hakkında genel bilgi verilecek, akabinde taşıyıcının sorumlu tutulmadığı haller geniş anlamda incelenecek olup nihayetinde tez konusu olan bilhassa hasar ve

kayıp durumlarında taşıyıcının sorumlu tutulamayacağı haller üzerinde ayrıntılı değerlendirme yapılacaktır.

İncelememiz esnasında konumuzla ilgili bazı kitaplara, bilimsel çalışmalara ve Yargıtay kararlarına da atıflar yapılmak suretiyle değinilecektir.

Anahtar Kelimeler: Taşıyıcı, Karayolu, Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi(CMR), Taşıma Sözleşmesi, Sorumluluk, Kayıp, Hasar.



ABSTRACT

Master Thesis

Cases in which the Carrier is Not Responsible for Loss or Damage of the Cargo in Accordance with the CMR Convention

İrem SADEGÖNÜL

Dokuz Eylul University

Graduate School of Social Sciences

Department of Private Law

Private Law Program

Due to the globalizing commercial life, the cross-country accessibility of the goods produced is important. There are many methods of international transport; These methods are in the form of road, sea, railway, airway, inland waterway and pipe, and one or more of them can be used together. However, while providing transportation, road transportation remains the most important method today. Because road transport is cheaper than other transport methods and is more effective especially at close distances. As a rule, the responsibility of the carrier in the transport of goods by road, if the transport is carried out within the borders of the Republic of Turkey, is subject to the Turkish Commercial Code No. 6102; If it is done internationally, it will be determined according to the CMR Convention, which was approved by the Law No. 3939 dated 07.12.1993 and entered into force by being published in the Official Gazette with the number 22161 on 04.01.1995. In both the Turkish Commercial Code and the Convention, the types of liability that the carrier may encounter are liability due to loss, damage and delay, and liability arising from the acts and omissions of the actual carrier and auxiliary persons during their duties. In Turkish law and in the Convention in terms of international legislation, besides the carrier's responsibility, the reasons for avoiding liability are also stipulated.

The main focus of our study is the cases where the carrier cannot be held responsible for the damage and loss of the cargo in the context of the CMR Convention; In this respect, in our thesis, first of all, general information about the CMR Convention and the concept of responsibility will be given, then the cases where the carrier is not held responsible will be examined in detail, and

finally, a detailed evaluation will be made on the cases where the carrier cannot be held responsible, especially in cases of damage and loss, which is the subject of the thesis.

During our review, some books, scientific studies and Supreme Court decisions related to our subject will be mentioned by making references.

Keywords: Carrier, Road, Contract of Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), Contract of Carriage, Liability, Loss, Damage.



**CMR KONVANSİYONU UYARINCA TAŞIYICININ YÜKÜN KAYIP VEYA
HASARINDAN SORUMLU OLMADIĞI HALLER**

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	viii
KISALTMALAR	xi

GİRİŞ	1
-------	---

**BİRİNCİ BÖLÜM
CMR KONVANSİYONU VE UYGULAMA ALANI**

I. CMR KONVANSİYONU'NUN TARİHÇESİ	2
II. CMR KONVANSİYONUNUN UYGULAMA ALANI	4
A. Genel Olarak	4
B. Konvansiyonun Uygulanma Şartları	5
1. Taraflar Arasında Bir Sözleşmenin Varlığı	6
2. Taşımanın Belirlenen Türde Taşıt ile Karayolunda Yapılması	6
3. Yükün Teslim Alındığı ve Teslim Edildiği Yerin İki Farklı Devlet Sınırında Olması ve Bu Ülkelerden En Az Birinin CMR Akit Devletlerinden Olması	7
4. Taşıma Sözleşmesinin Konusunun Eşya Taşımacılığı Olması	8
a. Eşya Kavramı	8
b. CMR madde 1/4'te sayılan istisnalar	9
(1) Uluslararası Posta Anlaşmaları Gereğince Yapılan Taşımalar	9
(2) Cenaze Taşımaları	10
(3) Ev Eşyası Taşımaları	10
5. Taşımanın Ücret Karşılığı Yapılması	11

İKİNCİ BÖLÜM
CMR KONVANSİYONU BAĞLAMINDA TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

I. GENEL ANLAMDA SORUMLULUK KAVRAMI	12
II. CMR ANLAMINDA SORUMLULUĞUN HUKUKİ NİTELİĞİ	13
A. Kusur Sorumluluğu Görüşü	14
B. Kusursuz Sorumluluk Görüşü	14
III. CMR KONVANSİYONU UYARINCA TAŞIYICININ SORUMLULUĞU	15
A. Genel Olarak	15
1. Sorumluluğun Sınırı	15
B. Taşıma Sözleşmesi Kapsamında Yükün Kaybedilmesinden Doğan Sorumluluk	17
1. Tam Kayıp	19
2. Kısmi Kayıp	20
C. Taşıma Sözleşmesi Kapsamında Yükün Hasar Görmesinden Doğan Sorumluluk	21
D. Teslimin Vaktinde Gerçekleşmemesinden Kaynaklanan Sorumluluk	22
E. Yükteki Kayıp, Hasar ve Gecikmenin Taşıyıcının Zilyetliğinde Gerçekleşmesi	25
F. Taşıyıcının Sorumluluğuna Sebep Olan Diğer Durumlar	28
G. Taşıyıcının Hak Sahiplerinin Emir Talimat Ve Tasarruflarından Kaynaklı Sorumluluğu	28
1. Taşıma Ve Teslim Engellerinden Kaynaklanan Sorumluluk	30
a. Taşıma Engeli	32
b. Teslim Engeli	34
H. Taşıyıcının Çalıştırdığı ve Hizmetinden Yararlandığı Kişilerin Davranışlarından Doğan Sorumluluk	37
1. Taşıyıcının Çalıştırdığı Kişiler	39
2. Hizmetinden Yararlanılan Kişiler	39
3. Taşıma İçin Kullanılan Aracın Sahibi, Vekili ve Çalışanları	40
İ. Müteakip Taşıyıcının Davranışlarından Doğan Sorumluluk	41

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
TAŞIYICININ CMR KONVANSİYONU KAPSAMINDA YÜKÜN KAYIP VE HASARI
HALİNDE SORUMLULUKTAN KURTULMASI

I. CMR KONVANSİYONU UYARINCA TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTULMASI	44
II. YÜKÜN KAYIP VE HASARI HALİNDE SORUMLULUĞU KALDIRAN GENEL SEBEPLER	45
A. Taşıyıcının En Yüksek Özeni Göstermesine Rağmen Kaçınamayacağı ve Sonuçlarını Önleyemeyeceği Haller	46
B. Hak Sahibinin Hatası veya İhmali	50
C. Taşıma Konusu Yüke İlişkin Özel Ayıp	51
D. Hak Sahibinin Emir ve Talimatı	52
III. YÜKÜN KAYIP VE HASARI HALİNDE SORUMLULUĞU KALDIRAN ÖZEL SEBEPLER	54
A. Taşımanın Üstü Açık Taşıtla Yapılması	56
B. Taşımaya Konu Yükün Ambalajsız Ya Da Kötü Ambalajlı Taşınması	57
C. Yükün Hak Sahipleri veya Hak Sahipleri Adına Hareket Eden Kişilerce Hatalı Yüklenmesi, İstiflenmesi ve Boşaltılması	60
D. Yükün Doğal Niteliği Gereği Kayıp veya Hasara Uğraması	63
E. Yük Üzerindeki İşaret veya Numaralandırmanın Eksik ya da Hatalı Olması	65
F. Canlı Hayvan Taşınması	65
G. Tehlikeli Eşya Niteliğindeki Yükün Taşınması	67
I. Taşıtın Taşıma İşine Uygun Olmaması	69
IV. SORUMSUZLUK KAYDI	71
V. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN ÜST SINIRI VE ÜST SINIRIN ARTIRIMI (ÖZEL ÇEKME HAKKI)	75
VI. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNU SINIRLAMA HAKKININ KAYBI	77
A. Taşıyıcının Kast ve Kasta Eşdeğer Kusurlu Hareketi Sebebi ile Yüke Zarar Gelmesi	77
B. Taşıyıcının Haksız Fiil Sorumluluğu	81
SONUÇ	82
KAYNAKÇA	89

KISALTMALAR

ADR	The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road
AK	Atina Konvansiyonu
Alm.	Almanca
AÜHFM	Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
b.	Bent
Batider	Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BGH	Bundesgerichtshof
Bkz.	Bakınız
BM	Birleşmiş Milletler
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
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
Dn.	dipnot
E	Esas
ECE	Economic Commission for Europe
e.t.	Erişim Tarihi
ETL	European Transport Law
ETR	European Transport Road
ETS	Eşya Taşıma Sempozyumu
GümK.	Gümrük Kanunu
GümY.	Gümrük Yönetimi
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 Sra,1978)
HMK	Hukuk Muhakemeleri Kanunu
IATA	International Air Transport Association
ILA	International Law Association
IMF	International Monetary Found
INCOTERMS	International Commercial Terms
IRU	International Road Transport Union
İÜHF	İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi
İÜHFM	İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K.	Karar
KTA	Viyana Karayolu Trafiği Anlaşması
KFTFK	Kanuni Faiz ve Temerrüt Faizine İlişkin Kanun
LG	Landgericht(yerel mahkeme)
LK	Lahey Kuralları
LP	Lahey Protokolü
L/VK	Lahey/Visby Kuralları
m.	madde
MTK	Milletlerarası Tahkim Kanunu
MÖHUK	Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
N/No	Numara
RG	Resmi Gazete
S.	Sayı
s.	sayfa
SDR/ÖÇH	Special Drawing Right/Özel Çekme Hakkı
T.	Tarih
TBK	Türk Borçlar Kanunu
TMK	Türk Medeni Kanunu
TTK	Türk Ticaret Kanunu
UN	United Nations
vb.	ve benzeri
vd.	ve devamı
VK	Varşova Konvansiyonu
VK/LP	Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu

Y.	Yargıtay
YHGK	Yargıtay Hukuk Genel Kurulu
YKD	Yargıtay Kararları Dergisi



GİRİŞ

Uluslararası ticaret hayatında da üretilen malların ulaşım kaynaklarından en yaygın kullanım alanı olan karayolu ile taşıma yöntemidir. Ticari ilişkilerde güven ve belirlilik temel esaslar olup karşılıklı ticari ilişkiye başlanmadan önce tacirler öncelikle hukuki riskleri öğrenmek isterler. Taşıma mukavelesinin de ne gibi hukuki sonuçlar doğurduğu ve ihlal halinde taşıyıcının sorumluluğunun ne derece olduğunun taraflarca bilinmek istenmesi kadar doğal bir durum yoktur. Aksi takdirde içeriği bilinmeyen taşıma riski üstlenilmeyecek ve taşıma sözleşmesine sebep ticari ilişkilere girilmeyecektir. Bu durum ise uluslararası ticari ilişkilerin gelişiminde önemli bir engel haline gelecektir. Ticari ilişkilerin öngörülebilir ve güvenli şekilde kurularak devamlılığının sağlanabilmesi adına tarafların ortak uygulayabileceği bir hukuki düzenlemenin varlığı şarttır.

Taşıma sözleşmesine konu yükün taşınması sırasında hasar, kayıp ile gecikme gibi taşıyıcının sorumluluğuna sebep olan durumlar oluşabilmektedir. Bu tip durumlar ise tarafların uyuşmazlığa düşmelerine neden olmaktadır. Ortaya çıkan bu uyuşmazlıklarda ise sorumluluk tayini ayrıca güçlüğü sebep olmaktadır. Yükü gönderen ülke mevzuatı ile yükün gönderildiği ülke mevzuatlarındaki farklılıklar, usule ilişkin kurallardaki farklılıklar çözüm bulmakta problemlerin yaşanmasına sebep olabilmektedir. Bu sebeple uluslararası mevzuattaki farklılıkların giderilmesi ve uyuşmazlıklara yeknesak bir hukuk uygulanabilmesi adına 1961 yılında Karayolu ile Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Anlaşma (CMR) yürürlüğe girmiştir¹. CMR, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) tarafından 1956 yılında hazırlanmış ve 1961 yılında yürürlüğe girmiştir. Türkiye ise, CMR'ye 31.10.1995 tarihinde taraf olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti Anayasası madde 90/V c.1 uyarınca, "Usulüne göre yürürlüğe konulmuş Milletlerarası antlaşmalar kanun hükmündedir"².

Karayolu taşımacılığında taşıyıcının sorumluluğu kayıp, hasar ve gecikme kaynaklı olabilecek olup; bu durumlar karşısında taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesine ilişkin hükümler de ayrıca Konvansiyon'da düzenlenmiştir. Çalışmamızda ise CMR'de düzenlenen özellikli durum ve koşullar sebebi ile taşıyıcının münhasıran kayıp ve hasar karşısında sorumlu olmadığı haller ele alınacak; bu minvalde CMR Konvansiyonu ve Konvansiyon'da düzenlenen sorumluluk halleri hakkında da bilgi verilecektir.

¹ Bülent Sözer; Legal Environment of Business, İstanbul 2001(Legal), s.411

² Y. 11. HD. E. 2003/13744, K. 2003/12152 kararında da değinilmiştir. <http://www.kararara.com/yargita-y/yhdk9/yrgtyk18837.htm> (13.04.2022)

BİRİNCİ BÖLÜM

CMR KONVANSİYONU VE UYGULAMA ALANI

I. CMR KONVANSİYONU'NUN TARİHÇESİ

19.yüzyıl ile birlikte teknolojinin ilerlemesi ile başlayan ticari hayattaki gelişmeler, üretilen malların erişebileceği hedef kitlelerin belirlenmesinde de önemli etki göstermiş; ticari satıma konu eşyanın hızlı ve ucuz olarak mümkün olan en çok alıcıya ulaştırılması amaçlanmıştır. Bu şekilde artan ticari ilişkilerle birlikte gelişen taşıma ilişkilerinde de hukuki öngörülebilirlik ihtiyacı doğmuştur. Bu anlamda devletler kendi hukuklarında düzenlemeler yapmış, spesifik taşıma mevzuatları hazırlamışlardır. Bahse konu mevzuatlar arasındaki belirgin farklılıklar ve hangi ülke hukukunun uygulanacağını tespit edilememesi ise uluslararası taşımacılık ilişkilerinde tacirlerin kimi hukuki risklere karşı savunmasız kalmasına sebep olmuş, nihayetinde uluslararası boyuta ulaşan taşıma işlerini yeknesak kurallara bağlamak amacıyla çeşitli uluslararası konvansiyonlar yapılmıştır³. Bunlardan ilki demiryolu taşımasına⁴, ikincisi ise deniz taşımasına⁵ özgülenmiştir. Karayolu taşımasını düzenleyen kuralların yeknesaklaşması ise ancak İkinci Dünya Savaşı bitimi sonrasında başlayan çalışmalar ile mümkün olabilmektedir. Zira diğer taşıma ortamlarının aksine karayolu taşımasına ilişkin ulusal mevzuatlar da oluşumunu İkinci Dünya Savaşı sonrasında tamamlamıştır. Ayrıca İkinci Dünya Savaşı Avrupa içi ticari ilişkileri ve bilhassa kara taşımasını engellemiştir. İkinci Dünya Savaşı'nın bitimini izleyen dönemde ise Birleşmiş Milletlerin tesis ettiği güven ortamına binaen uluslararası ticaret ve karayolu taşımacılığı tekrar önem arz eder vaziyete gelmiştir⁶. 1945 yılıyla birlikte Özel Hukukun Yeknesaklaştırılması Enstitüsü (UNIDROIT), Milletlerarası Ticaret Odası (ICC), Milletlerarası Karayolu Taşıma Birliği (IRU) ve Uluslararası Deniz Sigortası Birliği (IUMI) kara taşıma hukukunun yeknesaklaştırılması amacıyla çalışmalara başlamışlar ve 1890 tarihli CIM'den

³ Sabih Arkan; "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, s.5 ("İnceleme").

⁴ 1890 tarihli Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme (CIM 1890)

⁵ 1924 tarihli Konişmentoya İlişkin Bazı Hukuk Kaidelerinin Yeknesaklaştırılması Hakkında Milletlerarası Konvansiyon(Lahey Kaideleri): 14.02.1955 tarihli ve 6469 sayılı Kanun (Bkz. 22.02.1955 tarihli ve 11082 sayılı Resmi Gazete)

⁶ Hakan Karan, "Yargıtay'ın CMR'nin 27/1. Maddesinde Öngörülen Faiz ile İlgili Yaklaşımının Eleştirisi", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, S. XVIII, Ankara 2001, s.109-112 ("CMR faizi").

esinlenerek 29 Mart 1948 tarihinde ilk taslak metni ortaya koymuşlardır⁷. Taslak daha sonra Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu Kara Taşıma Komitesi (UNECE) Hukuki Meselelere Daire Çalışma Grubu tarafında tekrar gözden geçirilmiş, ardından 19.05.1956 tarihinde gerçekleştirilen uluslararası konferansta “Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon” (CMR⁸) adı altında imzaya açılmıştır. Konvansiyon 02.07.1962 tarihinde Avusturya, Fransa, İtalya, Hollanda ve Yugoslavya’nın onay belgelerini tevdi etmeleri ile yürürlüğe girmiştir. CMR Konvansiyonu⁹, aslen Kıta Avrupası ülkeleri arasında imzalanan bir konvansiyon olmakla Kıta Avrupası hukuku kanunlaştırma tekniği ve anlayışı ile hazırlanmıştır¹⁰. CMR’nin düzenlenmesindeki asıl amaç, karayolu taşımasında uygulanacak hukuki düzenlemeleri yeknesaklaştırarak ticaretin basitleşip tüketici lehine daha ucuzlamasını sağlamaktır. Konvansiyona birçok Avrupa ülkesinin taraf olması ve iç hukuk kurallarını da Konvansiyon çevresinde düzenlemeleri ile birlikte de Konvansiyon’un amacına büyük ölçüde ulaştığı söylenebilir.

Konvansiyon 05.07.1978 tarihinde, sorumluluk sınırının bağlandığı Altın Frank esasının yüksek enflasyon karşısında karşılanabilir olmaktan uzaklaşması karşısında UNECE Kara Taşıma Komitesi’nin sunduğu bir teklif ile değişikliğe uğramıştır. Bahse konu teklif ile “Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyonda Değişiklik Protokolü” hayata geçirilmiş ve Altın Frank yerine CMR madde 23’teki Özel Çekme Hakkı (SDR) ölçütü kabul edilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti ise hem kendi sınırları içinde hem de uluslararası eşya taşımalarında büyük oranda karayolu taşımacılığı kullanılıyor olmasına rağmen CMR Konvansiyonuna ilk imzadan 37 yıl sonra madde 47’ye ihtirazı kayıt koyarak 07.12.1993 tarihli 3939¹¹ sayılı Kanunla katılmayı uygun bulmuş ve fiili katılma için BM Genel Sekreterliğine onay belgesi tevdi edilerek 31.10.1995 tarihinden başlamak üzere Konvansiyona ve ek protokole taraf olmuştur¹².

⁷ Ecehan Yeşilova Aras, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, Yetkin Yayıncılık, Ankara 2004, s.76

⁸ Orijinal Fransızca ismi “Convention relative au Contrat de transport international de marchandises par route” olan Konvansiyon bu ismin baş harfleri olan “CMR” kısaltması ile anılmaktadır.

⁹ CMR Konvansiyonu metin içinde bahsedilirken CMR ya da Konvansiyon olarak anılacaktır.

¹⁰ Buna karşılık Lahey Kaideleri Anglo-Sakson kanunlaştırma tekniğiyle, sanki bir konişmento kaleme alınıyormuşçasına hazırlanmıştır. Hakan Karan, *The Carrier’s Liability Under International Maritime Conventions, The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, New York, 2004 s.46, (“Carrier’s Liability”).

¹¹ RG.14.12.1993/21788

¹² RG.04.01.1995/22161

II. CMR KONVANSİYONUNUN UYGULAMA ALANI

A. Genel Olarak

CMR Konvansiyonu ile kara taşıması hukukunun tamamı değil özellikle taşıma senetleri ile taşıyıcının sorumluluğu hakkındaki hükümleri yeknesaklaştırılması amaçlanmıştır¹³. Bu nedenle CMR Konvansiyonunda düzenlenmemiş hususlar hakkında devletlerin kendi hukuk kuralları uygulanacaktır. Örneğin uygulanacak hukuk Türk hukuku ise CMR Konvansiyonu'nun hüküm ihtiva etmediği hususlarda TTK 850 vd. hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Yabancı unsur içerir taşımalarda hangi devlet hukukunun uygulanacağı belirlenirken de yargılamaya yetkili mahkemenin kanunlar ihtilafı kuralları esas alınacaktır¹⁴. Bununla birlikte CMR'nin amacına uygun olarak uygulama alanının mümkün oldukça geniş yorumlanması, âkid devletlerin mahkemelerinde verilmiş benzer kararların da dikkate alınarak CMR çerçevesinde yorum yapılması gerekir. Türk mahkemeleri de kendilerine yol gösterir mahiyetteki bu kararlardan ancak makul bir gerekçe göstererek ayrılabilirler¹⁵.

CMR Konvansiyonu'nun uygulanabileceği taşıma sözleşmeleri Konvansiyonun birinci maddesinde belirtilmiş olup; CMR'nin uygulanabilmesi için öncelikle gönderen ile taşıyıcı arasında akdedilmiş ücret karşılığı bir taşıma sözleşmesinin varlığı gerekmektedir. Bununla birlikte bu taşıma sözleşmesine göre yükün gönderildiği yer ile varma yerinin iki farklı devlet sınırı içinde bulunması, bu devletlerden de en az birinin CMR Konvansiyonu'na taraf olması gerekmektedir¹⁶.

¹³ Hakan Karan ve diğerleri, **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi**, Yetkin Yayınları, 2. Baskı, Ankara 2020, s.8("CMR Şerhi").

¹⁴ Hakan Karan, **Law on International Carriage of Goods**, Turhan Kitabevi, 3.Baskı, Ankara 2012, s.13

¹⁵ Sabih Arkan, "Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri", **BATIDER**, C. X s. 400 ("Uygulanma Koşulları").

¹⁶ CMR Konvansiyonu 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 Trafik 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

B. Konvansiyonun Uygulanma Şartları

Konvansiyon'un uygulanma şartları madde 1'de düzenlenmiştir. Şartlar bu başlıkta incelenecek olup bununla birlikte belirtmek gerekir ki CMR'nin öncelikle uygulanmaması riskini ortadan kaldırmak amacıyla CMR madde 6/1-k maddesinde uygulanacak hukukun CMR olduğunu gösteren kaydın sevk mektubuna eklenmesi mecburiyeti getirilmiştir. CMR beyanı yetkili hukuk kaydı olmakla CMR Konvansiyonu'nun kaydın bulunduğu sevk mektubuna konu taşımalardan kaynaklanabilecek uyuşmazlıklara uygulanabilmesini sağlar¹⁷. Bu zorunluluk sebebi ile düzenlenmiş sevk mektuplarının neredeyse tümü CMR beyanı taşıdığından uygulamada sevk mektupları "CMR senedi"¹⁸ olarak anılmaktadır. Ancak CMR'nin uygulanabilmesi için CMR madde 1'de sayılan şartların oluşması yeterli olup CMR beyanının mutlaka taşıma senedinde yer alması gerekmez¹⁹. Bununla birlikte CMR uygulama alanı dışında olan bir taşıma ilişkisine sevk mektubuna eklenecek bir CMR beyanı ile CMR hükümleri uygulanabilir²⁰. Bu halde CMR hükümleri sözleşme hükmü olarak değerlendirilecek olup, Türk hukuku açısından 11.01.2011 tarih ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu²¹ madde 27 uyarınca Türk kamu düzeni ve emredici hükümlerine aykırı olmadıkça geçerli olacaktır. Yani taraflar, CMR Konvansiyonu uygulama alanı dışındaki bir taşımayı Konvansiyon'a tabi hale getirerek Türk hukukunun emredici

ölkeleri içindeki taşıma etkinliklerinde yükler üzerinde hak iddia etmeye yarayan sevk mektubunun kullanılması için izin vermek gibi durumlar bunun dışındadır.

"Taşımaya ilişkin hamile senedinde CMR kaydı bulunduğu gibi, taşımanın varış yeri olan Türkiye de konvansiyona dahil ülke olduğundan ihtilaf konusu taşımada CMR hükümleri uygulanmalıdır." Yargıtay 11.HD. E. 2001/8511 K. 2002/914 T.05.02.2002, Kazancı İçtihat Programı, 14.02.2022

Çalışmamızda sevk mektubu ya da taşıma senedinden bahsedildiğinde kasıt CMR Senedir.

¹⁹ "1. CMR. Anlaşmasındaki hükümlerin uygulanması için,

a) Taraflar arasında taşıma sözleşmesinin bulunması,

b) Taşımanın, taşıt aracılığı ile karayolunda gerçekleşmesi,

c) Eşyanın teslim edildiği yer ile bunların gönderildiği yerin iki ayrı devletin sınırları içinde olması,

ç) Bu ölkelerden en az birinin CMR. ye taraf olması gerekir.

Taşıma sözleşmesinde ve belgelerde CMR. ibaresi olmasa bile bu şartları içeren taşıma sözleşmelerinden çıkan uyuşmazlıklarda CMR. hükümlerinin uygulanacağına tereddüt etmemek gerekir.

2. Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası anlaşmalar kanun hükmündedir.

"Yargıtay.11.HD., E. 1999/825, K. 1999/3429; Yargıtay.11.HD. E.2003/14394 K. 2004/8998 T. 28.09.2004, Kazancı İçtihat Programı, 14.02.2022

²⁰ "Taraflar arasındaki asıl uyuşmazlık, davaya hangi mevzuatın uygulanacağı ve davacının kazanç kaybı isteyip isteyemeyeceği hususlarındadır. Davaya konu taşıma yurt içinde yapılmış ise de, Hamule Senedi'nde bu taşımadan kaynaklanan uyuşmazlığa CMR Konvansiyonu hükümlerinin uygulanacağı öngörülmüş ve nitekim taşıma sigortacısı ile davalı taşımacı arasında görülen davada uyuşmazlığa CMR Konvansiyonu hükümlerinin uygulanacağı Dairemiz'ce kabul edilmiştir.O halde, söz konusu Konvansiyon'un sorumluluğa ilişkin hükümlerinin irdelenmesi gerekmektedir." Yargıtay.11.HD. E. 2003/1471 K. 2003/7182 T. 01.07.2003, Kazancı İçtihat Programı, 14.04.2022

²¹ 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu 4/2/2011 tarihli Resmi Gazete, Sayı: 27836

mahiyetteki hükümlerini dolanamaz, örneğin Türk Ticaret Kanunu²²'nda düzenlenmiş zamanaşımı sürelerini kısaltamazlar²³.

1.Taraflar Arasında Bir Sözleşmenin Varlığı

CMR 1/1 uyarınca Konvansiyon'un birincil uygulanma şartı taraflar arasında bir taşıma sözleşmesinin akdedilmiş olmasıdır. Taşıma sözleşmesinin CMR'de açık bir tanımı bulunmamakla birlikte genel anlamda taşıma sözleşmesinin taşıyıcının belirli ücret karşılığı yolcu veya eşyayı belirlenen mesafeye taşıma borcunu üstlendiği iki taraflı sözleşme olduğunu ifade edebiliriz. Konvansiyon'da taşıma sözleşmesinin kurulduğu ana ilişkin de net bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak Konvansiyon bütün olarak ele alındığında, sözleşmelerin rızailiği prensibi de esas alınarak tarafların karşılıklı irade beyanlarının uyuşması neticesinde sözleşmenin kurulduğu kabul edilmektedir²⁴. Bununla birlikte CMR 4 ve 9 uyarınca taşıma senedi sözleşmenin kurucu unsuru niteliğini taşımadığından taşıma senedi düzenlenmemiş olsa da tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulmuş olur.

Tarafların arasında taşıma ilişkisine ilişkin olarak taşıma sözleşmesi haricinde sözleşmeler akdedilmiş ise de bu sözleşmelere CMR Konvansiyonu hükümlerinin uygulanması mümkün değildir²⁵.

2.Taşımanın Belirlenen Türde Taşıt ile Karayolunda Yapılması

Konvansiyon hükümlerinin uluslararası bir taşımada uygulanabilmesi için eşyanın "taşıt" ile "karayolunda" taşınması gerekir. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu madde 3 uyarınca "karayolu"; trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır. "Taşıt" tanımı ise CMR madde 1/2'de belirtilmiştir. Konvansiyon bağlamında taşıt, Karayolu Trafik Anlaşması'nda tanımlandığı üzere;

- motorlu taşıtlar
- dizi halinde taşıtlar

²² : 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, 14/2/2011 tarihli Resmi Gazete Sayı : 27846

²³ Arkan S., "İnceleme", s.1-21.

²⁴ Arslan Kaya, Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları(I), Prof. Dr. Oğuz İmregün Armağanı, İstanbul 1998, s.314 ("Sorumluluk-I").

²⁵ Muharrem Gençtürk, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk), İstanbul 2006, s.45.

-römorklar ve yarı römorklardır²⁶.

Özel otomobiller, motosikletler motorlu taşı olup Konvansiyon bağlamında taşıt kabul edilirlerken; traktörler, motor gücünü haiz olmalarına karşılık insan ve eşya taşımada kullanılma şartları gerçekleşmediğinden CMR madde 1 anlamında taşıt kabul edilmezler²⁷.

Uluslararası bir taşımanın CMR hükümlerine tabi olabilmesi için taşımanın “karayolu”nda yapılması şartı koşulmuşsa da; bu duruma ilişkin bir istisna da CMR madde 2/1’de düzenlenmiştir. Bu hüküm uyarınca “mal yüklü taşıt 14’üncü madde hükümlerinin uygulandığı haller dışında yolun bir kısmında deniz, demiryolu, nehir, kanal veya havayoluyla yük boşaltılmadan taşındığı hallerde de bu Sözleşme taşımanın tümü için uygulanır.”

3. Yükün Teslim Alındığı ve Teslim Edildiği Yerin İki Farklı Devlet Sınırında Olması ve Bu Ülkelerden En Az Birinin CMR Akit Devletlerinden Olması

CMR 1/1 uyarınca “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...” uygulanacaktır. Dolayısıyla taşıma sözleşmesinin düzenlendiği yer yahut tarafların vatandaşlıklarının CMR’nin uygulanmasında herhangi bir etkisi bulunmamaktadır. Zira mühim olan taşınacak yükün teslim ve tesellüm yerlerinin iki ayrı devlet sınırında bulunması ve bu devletlerden en az birinin Konvansiyon’a taraf olmasıdır. Teslim ve tesellüm yerlerinde de fiili teslim edilme ve teslim alınma yerlerinin önemi bulunmamaktadır. Taraflar arasındaki taşıma sözleşmesindeki teslim alma ve teslim etme yerlerinin şartları karşılaması yeterlidir. Bu yerlerin tespiti bakımından düzenlenmiş ise sevk mektubuna bakılacaktır; çünkü CMR 6/1-d uyarınca teslim ve tesellüm yerlerinin sevk mektubuna geçirilmesi şarttır. Yük, taşıyıcı tarafından kimi sebeplerle sözleşmede kararlaştırılan yerden başka bir yerde fiilen teslim veya tesellüm edilmiş ve hatta tesellüm alındığı devlet sınırlarını dahi aşmamış olabilir; bahsedildiği üzere bu

²⁶ 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafik Anlaşması, 08.11.1968 tarihinde yenilenmiş ve antlaşmanın birinci maddesinde taşıt kavramları yeniden tanımlanmıştır. Bu nedenle doktrinde CMR m.1/2’de sayılan taşıtların tanımında eski tanımın mı yoksa yeni tanımın mı kabul edileceği tartışmalıdır. Doktrindeki görüşler için bkz. Alihan Aydın, **CMR’ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, 2.Baskı, İstanbul 2006, s.15

²⁷ Arkan S., “Uygulanma Koşulları”, s.404.

yerlerin CMR'nin uygulanması anlamında hiçbir önemi yoktur²⁸. Bununla birlikte Konvansiyon uyarınca taşıyıcının sorumluluğunun başlangıcı için yükün teslim alınması şart olduğundan, teslim almadan önceki bir döneme ilişkin geç teslim alma olgusuna dayalı sorumluluk CMR'ye göre değil; ulusal hukuka, örneğin Türk hukuku anlamında Türk Ticaret Kanunu'nun Genel Hükümlerine göre değerlendirilir²⁹.

Son olarak önemle vurgulamak gerekir ki; taşıma ülke sınırları içinde yapılmış da olsa, CMR madde 1/1'de öngörülen şartlar oluşmasa da taşıma sözleşmesinin taraflarının herhangi bir uyuşmazlıkta CMR Konvansiyonu'nun uygulanacağını kararlaştırmaları halinde Konvansiyon hükümleri uygulanacaktır. Ancak tekrar belirtmek isteriz ki taraflar CMR Konvansiyonu uygulama alanı dışındaki bir taşımayı Konvansiyon'a tabi hale getirerek Türk hukukunun emredici mahiyetteki hükümlerini dolanamaz, Konvansiyon hükümleri sözleşme mahiyetinde değerlendirilir ve emredici hükümlere aykırılık halinde aykırılık ihtiva eden hüküm mutlak butlanla malul olur.

4. Taşıma Sözleşmesinin Konusunun Eşya Taşımacılığı Olması

a. Eşya Kavramı

CMR Konvansiyonu ismiyle müsemma olarak yalnızca uluslararası eşya taşımacılığına uygulanır. Taşımanın konusu "eşya"dır. CMR'nin Türkçe metninde, İngilizce "goods" ifadesi eşya yerine "yük" olarak tercüme edilmiştir. Eşya/yük ifadesi Konvansiyon'da tanımlanmamıştır. "Eşya", şahısvarlığı değerlerinden sayılmayan, cismani, yani üç boyutlu, kendi kendine maddi bir varlığı olan, insanların üzerinde hakimiyet kurabileceği, canlı ya da cansız nesnelerdir³⁰.

²⁸ Türkay Özdemir, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul 2006, s.27("Sorumluluk").

²⁹ "Taşıyıcının CMR uyarınca sorumluluğu, mallar teslim alındıktan sonra söz konusu olacağı için, malların teslim alınmaması durumunda sözleşmeye aykırılık dolayısıyla söz konusu olacak sorumluluk CMR hükümlerine göre değil, kanunlar ihtilafı kuralları gereği yetkili olan milli hukuka göre çözülecektir. (Doç.Dr.Ziya Akıncı, Karayolu ile Milletlerarası Eşya taşımacılığı ve CMR, sayfa 88) Somut olayda taraflar arasında sözlü taşıma aktı yapıldığı ve 150 Euro navlun peşin olarak ödendiği halde davalının malları hiç teslim almadığı ve taşımayı gerçekleştirmediği için davacı taşımayı başka bir firmaya zaman kalmadığından havayolu ile yaptırmak zorunda kaldığını ileri sürerek bu firmaya ödediği 650 Euronun davalıdan tahsilini istemiştir. Taşımanın hiç yapılmamış olması nedeniyle davalı taşıyıcının sorumluluğunun genel hükümler çerçevesinde belirlenmesi gerekirken, somut olaya uygulanması mümkün olmayan gecikme halinde zararın tazminine ilişkin CMR'nin 23/5.maddesi gereğince taşıma ücretiyle sınırlı sorumluluğa dair hüküm kurulması doğru görülmemiş, kararın bu nedenle davacı yararına bozulması gerekmiştir."Yargıtay.11.HD. E.2004/11854 K.2005/9810 T.17.10.2005, Kazancı İçtihat Programı, 15.04.2022

³⁰ Eşya hukuku ile taşıma hukuku anlamında "eşya" kavramları aynı içeriği karşılamayabilir. Örneğin, kapsam dışı bırakılmadıkça ceset taşıma sözleşmesinin konusu olabilen bir nesnedir. Sami Akıncı, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, Sermet Matbaası, İstanbul 1968, s.3.

Eşya kavramı kendi içinde taşınır ve taşınmaz olmak üzere ikiye ayrılmaktadır; CMR Konvansiyonu'na tabi olan eşya pek tabi taşınır eşya olacaktır. Taşınması mümkün olan her şey; para, hayvan, su, doğalgaz vs eşya kabul edilip taşınması eşya taşıması olarak değerlendirilir. Bununla birlikte maddi varlığı olmayan haber, fikir, enerji iletimi ise eşya taşıması olarak nitelendirilmesi mümkün değildir³¹. Konvansiyon'un amacı her ne kadar uluslararası ticarete ilişkin kuralların yeknesaklaştırılması vasıtasıyla ticaretin ucuzlatılması ise de ticari değeri olmayan ya da üzerinde mülkiyet vb hakların kurulması mümkün olmayan şeyin taşınması da CMR madde 1/4'teki istisnalar ayrı tutulmak üzere Konvansiyon'a tabi olabilir. Bu anlamda dine ait kutsal eşyalar, milli eserler, devlet mührü gibi kimi eşyalar da CMR'ye tabi bir taşıma sözleşmesinin konusu olabilir³². Bununla birlikte çöpün taşınmasında dahi ticari olmasa bile ekonomik menfaat olduğu söylenebilir; aksi halde taşıyıcıya ödeme yapılması anlamsız olurdu.

b. CMR madde 1/4'te sayılan istisnalar

CMR madde 1/4 hükmü uyarınca bazı eşyaların taşınması Konvansiyona tabi olmaktan çıkarılmıştır. Bu hükme göre;

- Uluslararası posta anlaşmaları gereğince yapılan taşımalarda
- Cenaze taşımalarında,
- Ev eşyası taşımalarında CMR Konvansiyonu hükümleri uygulanmaz.

(1) Uluslararası posta anlaşmaları gereğince yapılan taşımalar

Uluslararası posta anlaşmalarına göre yapılan taşımaların CMR 'ye tabi olmamasının yegâne sebebi halihazırda bu tip taşımalara ilişkin özel hükümler ihtiva eden konvansiyonların bulunmasıdır. Uluslararası Posta Taşımaları hakkında Türkiye'nin de 1131 sayılı Kanunla taraf olduğu³³ 1964 tarihli Dünya Posta Birliği Kuruluş Anlaşması ve bunlara bağlı Birleşmiş Milletler Teşkilatı ile Dünya Posta Birliği arasındaki konvansiyonlar uygulanmaktadır. Dünya Posta Birliği üyeleri arasında Kuruluş Anlaşması uyarınca kapalı ve açık mektuplar, kartlar, kolilerin konu olduğu taşımalara CMR uygulanmaz.

³¹ Hüseyin Ülgen, Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul 1988, s.6

³² Sinan Misili, "Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşımanın Üstlenilmesi ve Eşya Kavramı", **Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi**, 2019, C.V, S.1, s.75.

³³ RG.25.03.1969/13157

(2) Cenaze Taşımaları

Taşınmasında ticari beklenti olmayan “cenaze”nin Konvansiyon’a tabi tutulmaması öngörülmüştür. Buna göre defin işlemleri maksadıyla taşınan hayvan ve insan cesedi ve ceset ile birlikte taşınan tabut, çeşitli eşyalar vs taşınması CMR’ye tabi olmayacaktır; ancak bunlar cesetten bağımsız münhasıran taşımaları halinde Konvansiyon’a konu olabilirler.

Ancak, cesedin cenaze olarak değerlendirilmediği ve maddi menfaat beklenen durumlarda -örneğin bir cesedin kadavra olarak kullanılmak üzere taşındığı hallerde- taşıma CMR’ye tabi olabilir.

(3) Ev Eşyası Taşımaları

Taşımaya konu şey ev eşyası olduğunda CMR Konvansiyonu uygulanmayacaktır. Bu tip eşyaların hariç bırakılmasının sebebi CMR Konvansiyonu’nun imzalandığı dönemde münhasıran ev eşyası taşımalarına özgü ayrı bir konvansiyonun düzenleniyor olmasıdır. Ancak böyle bir konvansiyon hala düzenlenmemiş olup yalnızca UNECE tarafından 1962 yılında ev eşyası taşıması hakkında sözleşmelere eklenmesi tavsiye olunan genel işlem şartları (Uluslararası Ev Eşyası Taşımaları Hakkında Genel İşlem Şartlar) hazırlanmıştır³⁴.

Ev eşyası taşımasından ne anlanması gerektiği Konvansiyon’da açıkça açıklanmamıştır. CMR’nin orijinal İngilizce metnindeki “furniture removal” ve orijinal Fransızca metnindeki “transport de déménagement” terimleri evden eve ya da ofisten ofise taşıtımlarında ticari bir menfaat olmadan nakledilen şeyleri ifade etmek üzere kullanılmaktadır³⁵. Ev eşyasından kasıt bu anlamda, taşınma eşyasıdır. Taşınma eşyası taşınmasındaki özellik de eşyanın bir evden ya da ofisten ya da benzeri bir yerden sistematik şekilde ayrılıp paketlenmesi ve yine başka bir ev, ofis ya da benzer, yere yerleştirilmesidir. Ancak taşınan eşyanın bir kısmı mağazadan yeni alınan şeylerden oluşuyorsa sadece bu kısım için CMR uygulanabilir.

³⁴ Arkan S., “Uygulanma Koşulları”, s.403.

³⁵ Karan H., “CMR Şerhi”,s.46.

5. Taşımanın Ücret Karşılığı Yapılması

Bir uluslararası karayolu taşımasında CMR hükümlerinin uygulanabilmesi için taşımanın ücret karşılığı yapılması gerekir. Taşıma ücreti, göndericinin yüklenmesi gereken bir edimdir. Ücret ödenmesi edimi taşıma ediminin karşılığını oluşturur.

Taşıma ücreti, uygulamada çoğunlukla bir miktar para olarak kararlaştırılsa da; para ile ölçülebilen değerde mal ya da eşya ile de edimin yerine getirilmesi mümkündür. Ve hatta taşınan eşyanın bir kısmı dahi ücret olarak tayin edilebilir³⁶. Bununla birlikte, Türk hukukunda taşıma sözleşmesinde ücretin belirtilmiş olması şart değildir. Zira taşıma sözleşmesi taraflarından en az biri, taşıyıcı, tacir sıfatını haiz olduğundan Türk Ticaret Kanunu madde 20 ve 850 bağlamında ticari işletmesi ile ilgili gördüğü iş ve hizmet için sözleşmede kararlaştırılmasa dahi ücret talep edebilir³⁷.

³⁶ Nisim Franko, **Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti**, Ankara 1992, s.12; Kaya A. "Sorumluluk-I", s.315

³⁷ Sabih Arkan, **Ticari İşletme Hukuku**, 23.Baskı, Banka ve Ticaret Araştırma Enstitüsü, Ankara 2017, s.150.

İKİNCİ BÖLÜM

CMR KONVANSİYONU BAĞLAMINDA TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

I. GENEL ANLAMDA SORUMLULUK KAVRAMI

Hukukun ana kuralı, zarar görenin karşılaştığı zarara bizzat katlanmasıdır. Zararın, zarar gören üstünden alınıp bir başkasına yükletilebilmesi için kamu vicdanını rahatlatacak bir gerekçenin varlığı gerekir. Taşıma sözleşmelerinde, taşıyıcının hakimiyet alanına giren yük üzerinde göndericinin hakimiyeti kalmaz. İşte bu an itibarıyla alacağı tedbirlerle, eşyanın kayıp veya hasarını yahut teslimindeki gecikmeyi önleyebilecek yegâne kişi taşıyıcıdır. CMR madde 17/1: “Taşıyıcı, yükü teslim aldığı andan teslim edilinceye kadar bunların kısmen veya tamamen kaybından ve doğacak hasardan sorumludur.” hükmü uyarınca da taşıyıcının sorumluluğu yükün taşıyıcıya veya taşıyıcı yardımcılara fiilen teslim anı ile başlamaktadır. Bu hüküm, taşıyıcının sorumluluğunun eşyanın teslimi ve tesellümü arasındaki zaman aralığı ile sınırlaması bakımından sorumluluğun başlangıç anı olan teslim zamanını önemli hale getirmektedir³⁸. Bu anın sözleşmenin kuruluş anı ile karıştırılmaması gerekir. Zira sözleşmenin kuruluş anı ile taşıyıcının sorumluluğunun başlangıcı birbirinden ayrılmıştır. Örneğin CMR madde 4 uyarınca taşıma senedi düzenlenmesi ile sözleşme kurulmuş olur; ne var ki bu aşamada taşıyıcıya yük teslim edilmemiş ise taşıyıcının herhangi bir sorumluluğundan bahsedilemez. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi de yerleşik kararlarında sorumluluğun başlangıcı için teslimin elzem olduğunun altını çizer. Bir emsal karara göre, taşıyıcının, CMR kapsamında sorumluluğunun doğması için taşınacak olan eşyayı teslim alması gerekmektedir; eşya teslim alınmadığı takdirde sözleşmeye aykırılık nedeniyle sorumluluğu doğacaktır. Söz konusu sorumluluğa, CMR hükümleri değil, kanunlar ihtilâfı kuralları uyarınca yetkili millî hukukun ilgili hükümleri uygulanacaktır³⁹.

CMR madde 17/2’de taşıyıcının sorumlu tutulamayacağı haller sayılmış, CMR 17/4 hükmünde ise taşımaya ilişkin birtakım özel riskler sayılarak taşıyıcının

³⁸ Burak Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, 2.Baskı, Adalet Yayınları, Ankara 2012, s.38

³⁹ Yargıtay 11.HD., E. 2004/11854, K. 2005/9810, T. 17.10.2005 Kazancı İçtihat Programı, 19.04.2022

sorumluluktan kurtulmasına imkân verilmiştir. CMR madde 18⁴⁰'de, madde 17⁴¹'de sayılı sorumluluktan kurtulma sebeplerine başvurulması halinde ispat yükünün hangi tarafa düşeceğini düzenlemektedir.

II. CMR ANLAMINDA SORUMLULUĞUN HUKUKİ NİTELİĞİ

Taşıyıcının Konvansiyon madde 17'de belirtilen sorumluluğu hususunda doktrinde görüş birliği bulunmamaktadır. Türk hukuku bakımından Yargıtay kararlarında da içtihat birliği sağlandığını söylemek mümkün değildir.

⁴⁰ CMR 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 belirlediğinde, 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 ısıya, soğuğa, ısı derecesindeki değişimlere ve rutubete karşı 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 düşen bütün önlemleri aldığını ve verilen özel talimata uyduğunu kanıtladıkça Madde 17 paragraf 4 (f) deki avantajdan yararlanmayı isteyemez.

⁴¹ CMR madde 17:

1. Taşımacı, yükü teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybindan ve doğacak hasardan sorumludur.
2. Eğer kayıp, hasar veya gecikme istek sahibinin hatası veya ihmallerinden, 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 ile 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 gönderici, 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.

A. Kusur Sorumluluğu Görüşü

Doktrindeki ilk görüş, ispat külfeti ters çevrilmiş bir kusur sorumluluğu olduğunu kabul eder⁴².

Bir başka kusur sorumluluğu görüşü ise taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için gösterilmesi gereken azami özeni gösterdiğini kanıtlaması gerektiğine göre, taşıyıcının özen borcu ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğunu kabul eder. Buna göre taşıyıcının zarardan sorumlu olduğu karine kabul edildiğinden taşıyıcı sorumlu olmadığını ispata mecburdur⁴³.

Yargıtay içtihatlarında taşıyıcının kayıp ve hasardan doğan sorumluluğunun kusursuz sorumluluk hali olmadığı ve ispat külfeti tersine çevrilmiş kusur sorumluluğu olduğu⁴⁴, taşıyıcının ancak Türk Ticaret Kanunu madde 18 anlamında basiretli taşıyıcının göstermesi gerekli dikkat ve özen yerine getirilmediği takdirde taşıyıcının sorumlu tutulabileceği, taşıyıcının hem gerekli özen ve dikkati gösterdiğini hem de kayıp ve hasara sebep olan olayın meydana gelmesine kusurlu olmadığını kanıtlaması gerektiğini kabul etmektedir⁴⁵.

B. Kusursuz Sorumluluk Görüşü

Üçüncü görüşe göre, CMR 17’de düzenlenen sorumluluk yumuşatılmış kusur sorumluluğu olup bunun madde metninde geçen “...taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği durum...”ibaresinden anlaşıldığı belirtilmektedir. Kaçınılamaz ve sonuçları önlenemez durumun mücbir sebepten de geniş bir kavram olduğu, taşıyıcının bu durumu ileri sürüp sorumluluktan kurtulması için azami özeni gösterdiği ve tüm tedbirleri aldığını kanıtlayabilmesinin gerektiği; Türk hukuk sisteminde esas alınan “basiretli tacir” kıstasının sorumluluktan kurtulma için yeterli olmadığı kabul edilmektedir⁴⁶. Bu görüş taraftarlarına göre madde 17’de ilk fıkra kusursuz sorumluluğu işaret ederken, ikinci ve dördüncü fıkralar ile kusursuz

⁴² Ziya Akıncı, **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, Birinci Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara 1999, s.87

⁴³ Alihan Aydın, **CMR’ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Arıkan Yayınevi, İstanbul 2006,s.33

⁴⁴ Yargıtay 11.HD, E.2010/10545 K.2013/9088 T.06.05.2013, Kazancı İçtihat Programı, 19.04.2022

⁴⁵ Yargıtay 11. HD. E. 2006/10008 K.2007/12844 T.15.10.2007, Kazancı İçtihat Programı, 19.04.2022

⁴⁶ Arkan S., “İnceleme”, s.13 vd.; Arslan Kaya, Taşıyıcının Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de(CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları II, Prof Dr Hıfzı Velidedeoğlu’na Armağan, İÜHFM, C. LVI, S.1-4, İstanbul 1998, s.239-367.(“Sorumluluk II”)s.323vd.

sorumluluk yumuşatılmıştır. Bu görüş Alman Hukukuna ve Alman Federal Mahkemesince de kabul edilen çoğunluk görüşüdür.

III. CMR KONVANSİYONU UYARINCA TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

A. Genel Olarak

CMR madde 17/1'e göre "taşıyıcı, yükü teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybından ve doğacak hasardan sorumludur." Taşıyıcının sorumluluğu taşıma sözleşmesine konu yükü teslim almak ile başlar ve gönderilene teslim ile sona erer. Taşıyıcı, yükün hasara uğramasından, yükün kısmen veya tamamen kaybından ve taşımada meydana gelen gecikmelerden sorumludur⁴⁷.

Açık hüküm karşısında CMR Konvansiyonu bağlamında taşıyıcının sorumluluğunun ancak taşımaya konu yükün teslim alınması ile başladığı görülmektedir. Taşıma sözleşmesinin evvelden kurulmuş kabul edildiği durumlar da dahil olmak üzere taşıma ediminin ifa aşamasının ve taşıyıcının eşyaya özen bakım ve gözetim borcunun başlaması için eşyanın taşıma saikiyle taşıyıcı tarafından teslim alınması gereklidir. Teslim alma, taşıyıcının eşya üzerinde dolaylı veya dolaysız zilyetliği taşıma saikiyle kazanmasıdır⁴⁸.

Teslim etme ise; taşımanın nihayete ermesi ile taşıyıcının gönderilenle karşılıklı uyuşan iradeleri sonucunda taşıyıcının eşya üzerindeki dolaylı veya dolaysız zilyetliğini gönderilene devrettiği iki taraflı bir hukuki işlemdir⁴⁹. Dolayısıyla taşıyıcının yükü gönderilene haber vermeden depoya bırakması, taşıma ücretinin tahsili, gönderilene taşıma senedin vermesi vb. tek başına teslimin gerçekleştiği anlamına gelmez⁵⁰. Gönderilene usulüne uygun teslim ile ise taşıyıcının sorumluluğu sona erer.

1. Sorumluluğun Sınırı

CMR bağlamındaki eşya taşımalarında taşıyıcının iki temel edimi vardır; yükü varma yerine taşımak ve yükü gönderilene teslim etmek. Edimlerin yerine

⁴⁷ CMR madde 17/1'de sayılan sorumluluk halleri en temel sorumluluk halleri olmakla birlikte Konvansiyonda taşıyıcının sorumlu olduğu kimi başka hallere de yer verilmiştir. CMR 17/3, 11/3, 12/7, 16/2, 21'de özel olarak düzenlenen sorumluluk halleri mevcuttur. Çalışmamızın devamında bunlara da kısaca değinilecektir.

⁴⁸ Kaya A., "Sorumluluk I", s.241

⁴⁹ Sabih Arkan, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Ankara 1982, s.50 ("Taşıyıcının Sorumluluğu")

⁵⁰ Karan H., "CMR Şerhi", s.222.

getirilebilmesi için öncelikle yükün taşıyıcıya teslimi gerekmektedir. Taşıyıcının yükü teslim alması ile gönderilene teslim etmesi arasındaki vakitte, taşıyıcı yükü her türlü tehlikeye karşı korumak için gerekli özeni gösterme sorumluluğundadır. Taşıyıcı gözetimi altındaki eşyayı taşıırken edim yükümünü içermekle birlikte sadece ihlal edildiği an borç anlamında gelen edim yükümünden bağımsız borç ilişkisi olan özen yükümlülüğünü de yüklenmektedir⁵¹. Yani asli edim olan taşıma borcu ile tali edim özen yükümlülüğü iç içe geçmiş ve birbirinden ayrılması imkânsız bir hal almışlardır⁵².Yükün bakım ve muhafazası, yükün gönderilene teslimi ile birlikte asli edim niteliğini edinmiştir. Buna bağlı olarak taşıyıcının borca aykırı davranışı sonucu ortaya çıkan zarardan sorumluluğu söz konusu olacaktır.

Doktrinde zarar kavramı bir kimsenin malvarlığında rızası hilafında meydana gelen azalma olarak tanımlanmaktadır⁵³. Zarar kavramı genel olarak geniş yoruma tabi tutularak manevi zarar ve malvarlığının pasifindeki artışları da kapsayan bir anlama getirilmektedir. Ancak CMR kapsamındaki taşımalarda kayıp ve hasar zararları anlamında manevi zarar ve malvarlığı pasifindeki artış ayırıştırılmakta olup hak sahibinin kazançtan mahrum kaldığı miktar ile malvarlığı aktifinde meydana gelen fiili azalma zarar bağlamında değerlendirilmektedir⁵⁴. Yani taşıyıcı hak sahibinin, zarar verici fiile maruz kalmasa idi malvarlığının bulunacağı durum ile zarar verici fiil sonucu bulunduğu durum arasındaki farkı tazmin ile sorumlu tutulmaktadır.

Taşıma işinde taşıyıcının sorumluluğu ağır ve sorumsuzluğun ispatı da bizzat taşıyıcı üzerinde olduğundan; taşıyıcının öngöremeyeceği ve hesap edemeyeceği riskler sebebi ile ekonomik olarak taşıyıcıyı fahiş tazminat ödemeye mecbur bırakmayacak, dolayısı ile bu tazminatlar ile karşılaşma ihtimali karşısında fahiş taşıma ücretleri istemek zorunda bırakmamak için taşıma hukukunda sınırlı sorumluluk ilkesi hakimdir. CMR Konvansiyonu'nun sınırlı sorumluluk sistemi akdi sorumluluklarda taşıyıcının kayıp, hasar veya gecikmeden kaynaklı sorumluluğunun objektif sınırlandırılmasıdır.

Taşıyıcıya karşı talep ve dava hakkı bağlamında CMR bizatihi tazminat sınırlarına ilişkin düzenlemeler getirmiş olup tezimizin ilerleyen kısımlarında değinilmekle birlikte; taşıyıcının bir tacir olduğu ve her yaptığı taşıma akabinde uzun

⁵¹ Adıgüzel B., s.43

⁵² Sabih Arkan, **Karayolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, ETS, İstanbul 1984, s.103, (Sorumluluk).

⁵³ Kemal Oğuzman, **Turgut Öz; Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 16. Baskı, I.Cilt, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2018, s.384

⁵⁴ Adıgüzel B., s.71

süreler hukuki ihtilafla karşılaşma riski ile karşı karşıya kalma olasılığı ile karşılaşmayıp, ticaret hayatına devam edebilmesi için CMR zamanaşımı hükümleri de ihtiva eder. Şöyle ki ; CMR madde 32⁵⁵ hükmünce, Konvansiyon uyarınca yapılacak taşımalardan kaynaklı taleplere yönelik dava hakkı için zamanaşımı süresi bir yıl; kayıp, hasar ve teslimde gecikmeye kusur ya da kasta eşdeğer kusur addedilen hareket sebep olmuşsa üç yıldır.

B. Taşıma Sözleşmesi Kapsamında Yükün Kaybedilmesinden Doğan Sorumluluk

Hasar ve kayıp kavramlarının tanımları CMR’de yapılmamış olup milli hukuka göre belirlenmektedir. Yükün kaybı, taşınmak üzere teslim edilen yükün teslim yerinde gönderilene teslim edilememesidir⁵⁶. Maddi kayıp, yükün hak sahibine teslimine imkân vermeyecek derecede maddi varlığını yitirmesi ile ortaya çıkar. Ekonomik kayıp ise, teslim olunan eşyanın ancak kendisinden beklenen ekonomik faydayı ortadan kaldıracak şekilde madden kötüleşmesi; yani üzerinde hakimiyet kurulabilen bir şey var olmasına rağmen bu şey mahiyeti itibarıyla taşıma konusu olmaktan çıkması, ekonomik bütünlüğünü ve değerini tamamen kaybetmesidir⁵⁷.

Kaybın ortaya çıkabilmesi için yükün madden kötüleşmesi ve bunun yükten beklenen ekonomik faydayı ortadan kaldırması gerekir; örnek vermek gerekirse yük yanabilir, çürüyebilir, kırılabilir, hırsızlık vb. nedenle kaybolabilir, geri alınamayacak şekilde yanlış kişiye teslim edilebilir. Böyle bir durum olmadan da hak sahiplerinin yük

⁵⁵ CMR 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 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.
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.

⁵⁶ Necat Tüzün, **Hava ve Kara Taşıma Hukuku**, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler, Ankara 1981, s.53

⁵⁷ Karan H., “Carrier’s Liability”, s.220.

üzerindeki ekonomik beklentisi kimi zaman ortadan kalkabilir; CMR 20 “kararlaştırılan zaman limitinin sona 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.” şeklinde olup hükmen kaybı düzenlemektedir. Bu düzenleme uyarınca yükten beklenen ekonomik faydanın ortadan kalkıp kalmadığının tespiti sadece hak sahiplerinin öznel değerlendirmesine bırakılmıştır. Anılan süreler geçtikten sonra yük teslim hazır olsa dahi hak sahibi ekonomik faydanın ortadan kalktığı kanaatinde ise yük kayba uğramış olarak değerlendirilir ve kayıptan doğan sorumluluk teslim menfaatine tercih edilir⁵⁸.

CMR madde 17 kısmi kayıp ve tam kayıp ayrımı yapmıştır. Bu ayrım bilhassa CMR madde 32 uyarınca zamanaşımı süresinin başlangıcı ve CMR madde 23/3 uyarınca taşıyıcının ödeyeceği tazminatın tespitinde önem arz etmektedir. Tam veya kısmi kayıp ayrımına gidilebilmek için yükün ekonomik bütünlüğüne hanel getirmeyecek şekilde madden parçalara bölünebilir olması gerekir. Eşyanın bütünlüğünün tespitinde ambalaj da haricen değerlendirilir⁵⁹.

Tam ve kısmi kayıp değerlendirmesi yapılırken yükün ekonomik bütünlüğü bozulmaksızın ayrılıp ayrılamadığına bakılır; yoksa tarafların sevk mektubunda yükü nasıl tarif ettiğine değil.

Yükün, taşıyıcı zilyetliğinde iken kayıp olduğunun ispatı için öncelikle teslim alınan yükün CMR madde 9 hükmünce taşıma senedi, tesellüm makbuzu vb ile ortaya konması gerekir. Akabinde yükten beklenen ekonomik faydanın ortadan kalkmış halde teslimatın gerçekleştiği ispatlanmalıdır. Kayıp hali CMR madde 30 uyarına tutulacak tutanak ya da ihbar vb delillerle ispatlanabilir⁶⁰.

Yükteki kaybın teslim anında fark edilmeyecek derecede olması ya da muayene edilmesi suretiyle anlaşılabilmesi durumlarında alıcı bu durumu CMR 30/2⁶¹ uyarınca yedi gün içinde yazılı olarak bildirmekle mükelleftir. CMR 30/4 hükmü

⁵⁸ Özdemir T., Sorumluluk, s. 96

⁵⁹ Kaya A., “Sorumluluk-II”, s.246.

⁶⁰ Karan H., “CMR Şerhi”, s.380

⁶¹ CMR madde 30:

1. Alıcı, taşıyıcı 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 resmi 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 taşıyıcı tarafından kontrol edildikten sonra, bu kontrolün sonucuna uymayan kanıtlar ancak açıkça görülmeyen ziyan ve hasarlar için kabul olunabilir. Ancak bunun için alıcının

bildirimin yazılı yapılması gerektiğini ve ihbarın kimin tarafından yapıldığının anlaşılmasının ihbarın geçerliliği açısından zaruri olduğunu vurgular. Yükün parçalara bölünerek taşınmasının gerçekleştirildiği durumlarda ise yük bütünlük arz ediyorsa son parçanın teslimi ile yedi günlük süre başlar, bütünlük arz etmiyorsa her bir parça için ayrı yedi günlük sürelerden bahsederiz.

1. Tam Kayıp

Yükün hiçbir şekilde teslim edilememesi, yani teslimi hiç gerçekleşmemesi hali tam kayıp olarak adlandırılır. Yükte meydana gelen kısmi hasarlar da niteliği itibariyle yükün değerinin tamamını etkiliyorsa bu durumda da tam kaybın varlığı kabul edilebilir⁶².

Taşıyıcının taşıma sözleşmesine göre asli edim yükümlülüğü yükü hak sahibine teslim etmek olduğundan, teslimin gerçekleştirilmediği her olaya tam kayıp olarak bakmak gerekmektedir; bununla birlikte taşınan yük sonradan bulunmuş ve taşıyıcı yük üzerindeki tasarrufa devam etmiş ise bu noktada tam kayıptan bahsetmek mümkün olmayacaktır⁶³. Yükün geçici süre ile hak sahibine teslim edilemeyecek durumda olması, yükün “kayıp” olduğu anlamına gelmez. Bu durumda ise yukarıda bahsedildiği üzere CMR madde 20’de hükmen kaybı işaret eden süreleri dikkate almak gerekir. Taraflar yükün teslimi için bir süre kararlaştırmışlarsa bu sürenin bitiminden itibaren otuz gün içinde; teslim için süre kararlaştırılmamış ise taşıyıcının yükü teslim almasını izleten altmış gün içinde teslim gerçekleşmediği takdirde yükün tam kaybının gerçekleştiğine dair kesin kanıt oluşmuş sayılacaktır. Ancak belirtmek gerekir ki hükmün ifade ettiği süreler geçmeksizin kayıp karinesine dayanılarak dava açılması halinde dava şartı yokluğundan dava ret kararı ile karşı karşıya kalacaktır⁶⁴.

Kayıp karinesine dayanmış hak sahibinin, yükün tamamen kayba uğramış gibi davranma hakkına sahip olduğundan yukarıda bahsedilmiştir. Bununla birlikte zararının tazminini izleyen bir yıldan sonra hak sahibi yükün yerinin tespiti halinde

kontrolden sonra yedi gün içinde (pazar ve resmi 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.

⁶² Özdemir T., Sorumluluk, s.100

⁶³ Kaya A., “Sorumluluk-II”, s.186

⁶⁴ Yargıtay 11.HD E.2008/6834 K.2008/9983 T.15.09.2008, Kazancı İçtihat Programı, 23.04.2022

durumdan haberdar edilmeyi yazılı olarak talep edebilir. Yükün bulunması halinde hak sahibi geç teslimden kaynaklı hakları saklı kalmak üzere taşıyıcının ödediği tazminat ile birlikte taşıma ücretini otuz gün içinde ödeyerek yükün kendisine teslimini isteyebilir⁶⁵.

2. Kısmi Kayıp

Kısmi kayıp halinin meydana gelebilmesi için yükün teslim edilmiş olması ancak bir kısmının ekonomik değerini kaybetmiş olması gerekir. Bununla birlikte teslim edilen kısım da halen ekonomik bir değeri haiz olmalıdır. Yani yükün bölündüğünde her biri ekonomik değer ihtiva eden parçalardan oluşması gerekmektedir.

Yükün miktarında meydana gelen kayıplar kısmi kayıptır. Yükün niteliği itibariyle gerçekleşen azalma ise doğal kayıptır. Azalma yükün kendine münhasır niteliğinden dolayı dışında oluşmuş ise, bu azalma taraflarca akdi olarak öngörülü sınırın dışında ise taşıyıcı bu kayıptan sorumlu tutulacaktır⁶⁶. Yükte zaten var olan eksik ve ayıptan kast edilen firedir. Ancak yük fireden öte taraflar arasında öngörülen miktarın üzerinde zarar görmüş ise kısmi kayıp gerçekleşmiştir denebilir. Örneğin taşınan yükün pamuk olduğu halde, kuruyan pamuğun ağırlığı azalacağından bu tamamen yükün doğal niteliğinden kaynaklanan azalma olarak nitelendirilir ve kısmen kayıp olarak değerlendirilemez. Bununla birlikte taşıma esnasında bir miktar pamuk çalınırsa burada kısmen kayıp hükümlerine gitmek uygun düşecektir⁶⁷.

Burada dikkat edilmesi gereken nokta yükün bir kısmı kaybolmuş vaziyette iken yüküm tamamında nitelik değişikliği meydana geliyorsa yükün kısmen kaybından bahsetmek mümkün olmayacaktır⁶⁸. Bu durumda tam kayıp ya da hasardan bahsedilebilir⁶⁹. Bu anlamda, CMR Konvansiyonu anlamında kısmi kayıp ile hasarın arasındaki farkın altını çizmenin mühim olduğunu düşünüyoruz. Yukarıda açıklandığı üzere kısmen kayıp halinde yük hak sahibine miktar, hacim veya ağırlık olarak eksik teslim edilmektedir. Ancak yükün hasara uğraması halinde yükün durum ve vasfında

⁶⁵ Akıncı Z.; s.94; Ece Karaduman, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Sorumluluğu**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2013, Çankaya Üniversitesi, s.15

⁶⁶ Gözde Cömert Varol, **Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu**, Onikilevha, İstanbul, Aralık 2020, s.43

⁶⁷ Adıgüzel B., s.72

⁶⁸ Karan H.;"CMR Şerhi", s.309

⁶⁹ Arkan S.;"Taşıyıcının Sorumluluğu",s.106

bozulma mevcut olacaktır. Yükün hasara uğraması durumunda da kimi zaman miktarda azalma görülebileceğinden aradaki farkın dikkatle incelenmesi lazımdır⁷⁰. Zira yükün kısmi kaybı ve hasara uğraması arasında CMR anlamında yükletilecek tazminatlar bakımından farklılıklar mevcuttur.

C. Taşıma Sözleşmesi Kapsamında Yükün Hasar Görmesinden Doğan Sorumluluk

Taşıma hukuku anlamında hasar yükün maddi yapısının hak sahibince kendisinden beklenen ekonomik fayda azalmış derecede kötüleşmesidir. Başka bir deyişle, hasar oluştuğunda yük alındığı biçimde durumda teslim edilememektedir⁷¹. Örnek olarak yükün kırılması, çürümesi, paslanması, buruşması, karışması, donması, çözülmesi, satış süresini azaltacak derecede çabuk olgunlaşma verilebilir.

Yükün hasara uğraması halinde taşıyıcının asli edim borcu olan teslim yükümlülüğünü ifa konusu bakımından gereği gibi ifa edilmemiş olur. Hasarlı yük tesliminde, taşıyıcının yükün teslim alındığı gibi teslim edilmesi yükümlülüğünün ihlalinden bahsedilir⁷².

Yükte gerçekleşen kötüleşme sürekli olmadığı takdirde hasardan bahsedilemez. Mesela yük ıslandığında ekonomik menfaatte azalma olmadan, masraf gerektirmeden kuruyabiliyorsa hasar ortaya çıkmamıştır. Ancak geçici bir kötüleşme sürekli değer kaybına neden olmuş ise hasarın varlığı kabul edilmelidir. Yani yükün kötüleşmesi maddi değer kaybına yol açmasa dahi esas kullanım amacından sapmaya sebep olmuşsa burada hasar oluştuğu söylenebilir. Örneğin

⁷⁰ “ CMR Konvansiyonu'nun 23. maddesi hükmü, malların kısmen veya tamamen `kaybından` dolayı talep edilebilecek tazminat miktarının hesaplama şeklini düzenlemiştir. Kısmi `hasar` halinde bu madde uygulanamaz ise de bu kez hem zarar miktarı hem de sorumluluk sınırı açısından CMR Konvansiyonu'nun 25 inci maddesi hükmü uygulanmalıdır. Bu hüküm uyarınca zarar ve ziyan vukuunda taşıyıcı, malların 23. madde 1, 2 ve 4 üncü paragrafları gereğince tespit edilen değerine göre hesaplanmış kıymetten düşme karşılığı olan bedeli öder. Ancak tazminat, mallar kısmi hasara uğramış ise eksilen kısım için ödenmesi gereken miktarı geçemez. Somut olayda da taşınan emtianın kısmi hasara uğraması söz konusu olduğundan, mahkemece hükmedilecek tazminat miktarı hesaplanırken, CMR Konvansiyonu'nun 25 inci maddesi uyarınca değerlendirme yapılarak sonucuna göre hüküm kurulması gerekirken, bu madde hükümleri tartışılmadan belirlenen tazminat miktarı eksik incelemeye dayalıdır.

Diğer yandan, kırılmış ve çizilmiş camların, otomobillerde bir daha kullanılamayacağı, bilirkişi raporunda, kabul edilmiş ise de, camların bu hali ile en azından hammadde olarak cam imalat sektöründe kullanılması olasılığının bulunup bulunmadığının tartışmasız bırakılması, rapora bu yönden yapılan davalı itirazının üzerinde mahkemece, durulmaması da doğru olmamıştır.

“Yargıtay 11.HD. E.2005/9914 K.2006/10770 T.30.10.2006; Yargıtay 11.HD. E.2006/3726 K.2007/6629 T. 30.04.2007

⁷¹ Kaya A.,”Sorumluluk-II”, s.247

⁷² Karan H., “CMR Şerhi”, s.380

dondurulmuş yiyeceklerin taşıma esnasında çözünmesi halinde bu yiyeceklerin tüketilmesinde sakınca olmayacaktır; ne var ki bunların artık dondurulmuş yiyecek olarak satılması imkansızdır. Yine yükte dış görünüş itibariyle bir eksiklik ya da farklılık olmasa bile taşıma sonucu yükün değer kaybı olmuşsa-bu duruma satış süresini azaltacak şekilde çabuk olgunlaşma örneği verilebilir-yük hasara uğramış sayılır⁷³.

Bununla birlikte yükün değer kaybı, taşıma esnasında gerçekleşen maddi kötüleşmeden kaynaklanmıyorsa hasardan söz etmek mümkün olmaz. Hasar sayılacak bir değişiklik olmadan, mesela enflasyon ya da borsa fiyat değişimi sebebi ile fiyatın düşmesi hallerinde hasar bulunmadığı için CMR'ye dayalı hasar tazminatı talep edilemez⁷⁴.

Yükün, taşıyıcı zilyetliğinde hasara uğradığının ispatı için öncelikle taşınmak üzere teslim alınan yükün CMR madde 9 hükmünce taşıma senedi, tesellüm makbuzu vb ile ortaya konması gerekir. Akabinde yükün alıcıya, gönderenden teslim alındığı andaki maddi yapısı kötüleşmiş olarak teslim edildiği ispatlanmalıdır. Hasar hali CMR madde 30 uyarınca tutanak tutularak ya da ihbarda bulunularak ispatlanabilir. Türk hukuku mucibince Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun izin verdiği ispat araçları saklıdır.

Yükteki hasarın teslim anında fark edilmeyecek derecede olması ya da muayene edilmesi suretiyle anlaşılabilmesi durumlarında alıcı bu durumu CMR 30/2 uyarınca yedi gün içinde yazılı olarak bildirmekle mükelleftir. CMR 30/4 hükmü bildirimin yazılı yapılması gerektiğini ve ihbarın kimin tarafından yapıldığının anlaşılmasının ihbarın geçerliliği açısından zaruri olduğunu vurgular. Yükün parçalara bölünerek taşınmasının gerçekleştirildiği durumlarda ise yük bütünlük arz ediyorsa son parçanın teslimi ile yedi günlük süre başlar, bütünlük arz etmiyorsa her bir parça için ayrı yedi günlük sürelerden bahsederiz.

D. Teslimin Vaktinde Gerçekleşmemesinden Kaynaklanan Sorumluluk

Taşıyıcının sorumlu tutulduğu nedenlerden biri de teslimde gerçekleşen gecikmedir. CMR hükmü, taşıyıcının yükü hak sahibine geç teslim etmesini

⁷³ Kaya A., "Sorumluluk-II", s.248

⁷⁴ Arkan S.; "Taşıyıcının Sorumluluğu", s.51

düzenlemekte olup; göndericiden geç tesellüm edilmesini düzenlemez⁷⁵. Geç tesellüme ilişkin CMR'de herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır.

Taşıyıcı, yükü vaktinde teslimle yükümlüdür. Gecikme halinde, taşıyıcı asli edim yükümlülüğü olan teslim borcunu ifa zamanı bakımından yerine getirememiş olur⁷⁶. Ancak, CMR'nin Türkçe tercümesindeki fahiş hata sebebiyle taşıyıcının gecikmeden kaynaklı sorumluluğu sehven atlanmıştır⁷⁷. Tamamen bu sebeple ilk derece mahkemesi kararları ve bilirkişi raporlarında taşıyıcının gecikmeden kaynaklı sorumluluğu hususunda CMR'de hüküm olmadığından bahisle genel hükümlerin uygulanması yoluna gidilmiştir⁷⁸. Yine yargı kararlarının büyük bir kısmında ise gecikmeden kaynaklı sorumluluk ile ilgili olarak CMR madde 17/1 yerine madde 19 ve 23/3'e gönderme yapılmak zorunda kalınmıştır⁷⁹.

CMR madde 19⁸⁰ teslimde gecikmenin tanımını yapmıştır. Hüküm uyarınca taraflar taşıma süresini sözleşmede belirlemiş ise bu tarihten sonra; taraflarca belirlenmiş bir taşıma süresi yoksa da tesellüm anından sonra makul sayılabilecek süreler geçirilmiş şekilde gönderilene teslim gerçekleşmişse gecikmeden bahsedilecektir. Taraflarca taşıma süresi belirlenmiş olmakla beraber belirlenmiş süre objektif olarak imkânsız ise ulusal hukuka göre değerlendirme yapılarak gerek

⁷⁵ Emine Yazıcıoğlu; "Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk", MHB(Prof. Dr. Ergin Nomer'e Armağan), Y.22, S.2, s.1039-1047.

⁷⁶ Özlem Karaman Coşgun, **Kara ve Deniz Yolu ile Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Gecikmeden. Doğan Sorumluluğu**, Fahman Tekil'in Anısına Armağan, İstanbul 2003, s.499

⁷⁷ Karan H.; "CMR Şerhi", s.381

⁷⁸ Taşımanın CMR hükümlerine tabi olması nedeniyle navlun ücretinin de düşmesi söz konusu değildir. Zaten bu kalem de mahkemece reddedilmiştir.

Mahkemece alınan ilk ve 2. bilirkişi raporlarında da açıklandığı gibi taşıyıcının emtiayı geç taşıması nedeniyle emtiada herhangi bir zarar veya ziya oluşmadığı takdirde uygulanması gereken herhangi bir düzenleme yapılmamıştır.

Bu durumda, geç ifa dolayısıyla taşıtan Borçlar Kanunu 'nın genel hükümleri gereğince çeç ifadan doğan zararları isteyebilir. (B.K. 102)

Öte yandan TTK. nun 7801/l, son cümlesi gereğince taşıyıcı geciken taşıma nedeniyle doğan zararlardan sorumludur."Yargıtay 11.HD E.2000/2738 K.2000/4996 T.01.06.2000, Kazancı İçtihat Programı, 23.04.2022

⁷⁹ Davacı, davalı alt taşıyanın alt taşıyanı tarafından taşınan malların yerine 2 ay gecikmeli olarak teslimi nedeniyle gönderenin kendisine navlun bedelini ödemediğini belirterek, davalıya peşin olarak ödediği navlun bedelinin istirdadını talep ve dava etmiştir. Taraflar arasında gerçekleşen taşımaya 20.11.1997 günlü hamule senedine göre Karayolu ile Milletlerarası Hal Nakliyatı Mukavelesi ile ilgili anlaşma (CMR) hükümleri uygulanacaktır. Taşımanın gecikmeli olarak (CMR 19.md) yapıldığı taraflar arasında tartışmasızdır. Aynı anlaşmanın 23. maddesinin 3. bendi 2 fıkrası uyarınca "gecikme halinde hak sahibi zarar ve ziyanının bundan ileri geldiğini ispat ederse taşıyıcı bu zarar ve ziyan için taşıma ücretini geçmemek üzere tazminat öder".

O halde, gönderen ile davacı arasındaki ilişkinin bu madde çerçevesinde mahkemece değerlendirilmeden ve bu sebeple davacının bu tazminatı talep koşullarının gerçekleşip gerçekleşmediği üzerinde durulmadan sonuca varılması doğru görülmemiştir." Yargıtay 11.HD. E.1999/4078 K.1999/6083, Kazancı İçtihat Programı, 23.04.2022

⁸⁰ CMR 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.

görülürse sözleşmenin taşıma süresine ilişkin hükümlerinin geçersizliğine karar verilmesi gerekebilir.

Tarafların aralarında taşıma süresi belirlemiş olması halinde bunun taşıma senedine geçirilmesi gerekmektedir. Taşıma senedinde taşıma süresini belirtir kayıt bulunmadığı takdirde taşıma senedi usulsüz olmuş olsa da bu durum taşıma sözleşmesinin geçerliliğine hanel getirmez⁸¹. Taşıma senedinde taşıma süresi belirtilmese de gönderen taşıma süresi kararlaştırıldığı ve gecikmenin olduğunu ortaya koyabilirse taşıyıcı yine gecikmeden sorumlu tutulacaktır.

Taşıma süresi hiç belirlenmemiş ise CMR madde 19 uyarınca basiretli tacirden beklenen makul sürede teslimin gerçekleştirilmesi beklenecektir⁸². Taşıma için süre öngörülme hallerde uyuşmazlık çözümü için öncelikle ticari örf ve âdet kurallarına başvurulacak, eğer ticari örf ve adet kuralı mevcut değil ise hakim somut olayın özelliklerine göre taşımada geçecek süreyi tespit ettikten sonra karar verecektir⁸³.

Gecikme durumundan bahsedilebilmesi için yükün CMR madde 19'da öngörülen süreler geçtikten sonra teslim edilmiş olması gerekir. Burada taşıyıcının gecikmeden dolayı sorumluluğunun gündeme gelmesi için yükün alıcıya fiilen teslim edilmiş olması gerekir⁸⁴. Başka bir deyişle taşıyıcı yükü göndericiden hiç almamışsa

⁸¹ Akıncı Z.; s.127

⁸² Şükrü Yıldız; "TTK Hükümleri Işığında Taşıyıcının (Kara Yoluyla) Eşya Taşımadan Sorumluluğu", **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S.28, 2015/2, s.97-109, s.104.

⁸³ "Oysa, dava konusu olayda uygulanması gereken CMR'nin 19. maddesi hükmüne göre taşıma sözleşmesinde, taşıma işinin hangi süre içinde gerçekleştirileceğine ilişkin bir hüküm bulunmadığı hallerde taşıma süresi, basiretli bir taşıyıcı tarafından gerçekleştirilecek makul taşıma süresine göre tespit edilir. 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. Taşıyıcının, geç taşıma halinde sorumluluğu, ağırlaştırılmış özen sorumluluğudur Bu itibarla davaya konu olayda, mahkemece, İstanbul-Şam arası makul taşıma süresi saptanarak, sonucuna göre davacının navlun bedelinin iadesi talebinin değerlendirilmesi gerekirken, yazılı şekilde eksik incelemeye dayalı olarak karar verilmesi doğru olmamıştır."Yargıtay 11.HD E.2005/12623 K.2006/13193 T.12.12.2006, Kazancı İçtihat Programı, 28.04.2022

⁸⁴ "Davacıya ait yükün davalı tarafından Türkiye'den Hollanda'ya taşıma işinin gerçekleştirildiği, ancak yükün alıcısına teslim edilemeyip, halen davalı taşıyıcı elinde bulunduğu konusunda uyuşmazlık bulunmamaktadır.

Mahkemece benimsenen bilirkişi raporu doğrultusunda CMR Sözleşmesinin 23/5 nci maddesi uyarınca yükün gecikmesi nedeniyle davalı taşıyıcının taşıma ücretini geçmemek üzere tazminattan sorumlu olduğu sonucuna varılmış ise de, anılan sözleşme maddesinin, yükün alıcısına geç teslim edilmesi halinde uygulanması mümkün olup, somut olayda yükün alıcısına teslimi söz konusu olmayıp, yükün geç gelmesi nedeniyle alıcı yükü almamış, yük halen davalı taşıyıcı elinde bulunmaktadır.

Bu durumda mahkemece yükün alıcısına teslim edilememiş olmasının değerlendirilerek taraflar arasında uygulanabilecek hükümlerin tespiti ve hasıl olacak sonuca göre bir karar verilmesi gerekirken yazılı olduğu şekilde olaya tatbik imkânı bulunmayan CMR 23/5 nci maddesinin uygulanması doğru görülmemiştir." Yargıtay 11.HD E.2003/7882 K.2004/2231 T. 08.03.2004, Kazancı İçtihat Programı, 23.04.2022

veya geç tesellüm etmiş olsa da teslim süresinde yapılmışsa bu durumlarda ulusal hukuk uygulama alanı bulacaktır⁸⁵.

Taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için gecikmenin varlığının ispatı yeterli olacaktır. Gecikmenin nedeninin araştırılması gerekmez, yükün hak sahibine zamanında teslim edilmemesi ile gecikme gerçekleşir.

Yükün geç tesliminde CMR madde 30/3 hükmünce gönderilen, yükün kendisine teslim tarihini izleyen 21 gün içinde durumu yazılı olarak taşıyıcıya bildirmekle mükelleftir. Aksi takdirde taşıyıcının tazminat sorumluluğundan bahsedilemez.

E. Yükteki Kayıp, Hasar ve Gecikmenin Taşıyıcının Zilyetliğinde Gerçekleşmesi

Yükteki kayıp, hasar ve gecikmenin taşıyıcının zilyetliğinde meydana gelip gelmediğinin tespitinde önce yükün taşıyıcının zilyetliğinde bulunduğu anın belirlenmesi gerekir. Yük, tesellüm ile teslim arasında taşıyıcının zilyetliğindedir. Taşıyıcının sorumlu tutulması için sözleşmenin ne zaman yapıldığı, sefere ne zaman başlandığı seferin ne zaman sona erdiği hiç önemli değildir; mühim olan taşıyıcının yükü göndericiden tesellüm ve alıcıya teslim ettiği anlardır.

Taşıyıcının yükte meydana gelen kayıp ve hasardan sorumlu olması için zararın muhakkak yükün göndericiden teslim alınıp alıcıya teslim edildiği süreçte ortaya çıkması gerekmez. Zarara sebep olan olayın bu süreçte gerçekleşmiş olması sorumluluk için yeterlidir⁸⁶.

Yükün teslim ve tesellümü eşdeğer ve birbirinin karşılığı niteliğinde olan işlemlerdir. Yük, bir kişi tarafından teslim edilirken diğerince tesellüm olunur. Teslim ve tesellüm maddi fiil olmaktan ziyade iki taraflı hukuki işlem niteliğini haizdirler⁸⁷. Türk hukuku bağlamında teslim ve tesellüm Hukuk Muhakemeleri Kanunu madde 200 hükmünce ancak senetle ortaya konabilir. CMR madde 9/1 ve 13/1 gereğince de sevk mektubu ve tesellüm makbuzu yükün taşıyıcı tarafından tesellüm edildiğini kanıtlayan iki önemli ispat aracıdır. Ne var ki uygulamada sevk mektubunun yüküm tesellüm edilip sefere başlanmasından sonra düzenlenmesi yönünde teamül bulunmaktadır.

⁸⁵ Akıncı Z.; s.126

⁸⁶ Aydın A.;s.35

⁸⁷ Karan H.; "CMR Şerhi",s.374.

Bu nedenle Hukuk Muhakemeleri Kanunu madde 203/1-b uyarınca tesellümün tanıkla ispatı da kabul edilebilir⁸⁸.

Teslim zilyetliğin nakli yollarından biridir⁸⁹. CMR lafzında açıkça teslimden bahsedildiğinden taraflarca aksi açıkça kararlaştırılmadığı sürece taşıyıcının yük üzerinde teslim dışındaki zilyetliğin nakli yollarından faydalanması sorumluluğun başlangıç anının tespitinde önemsizdir. Zira asli edim yükümlülüğü taşıyıcının yükü teslim etmesidir; zilyetliğini nakletmesi değil.

Yük, filen taşıyıcının ve hak sahibinin karşılıklı birbirine uygun iradesi ile taşıyıcı tarafından hak sahibinin fiili hakimiyetine sokulduğunda teslim edilmiş olur⁹⁰. Gönderilenin açık ya da zımnen beyanı olmaksızın taşıyıcının yükü gönderilenin deposuna götürüp bırakması⁹¹, aracın gönderilenin işyerine yaklaştırılması, taşıma ücretinin ödenmesi⁹², gönderilene taşıma senedinin verilmesi yükün gönderilene teslim edildiği anlamına gelmez. Teslimden söz edilebilmesi için tarafların karşılıklı uyumlu iradesi ile yükün dolaylı ya da dolaysız zilyetliğinin teslim suretiyle hak sahibine devri gerekir.

CMR’de malların teslimi için boşaltmanın şart olup olmadığı hususunda açık bir düzenleme yapılmamıştır. Taraflar arasındaki sözleşmeye göre yorum yapmak gerekecektir. Boşaltma yükümlülüğü gönderilene ait ise teslim yerinde yükün boşaltılmaya hazır halde bulunması ile teslim gerçekleşir⁹³. Eğer yük üzerinde hak sahibinin denetleme inceleme vs gibi bir hakkı var ise bu denetimden sonra yükün boşaltılması ile teslimin tamamlandığı söylenebilir.

Gümrüğe teslim hususunda ise CMR’de özel bir düzenleme bulunmamakla birlikte doktrinde çeşitli görüşler ortaya atılmıştır⁹⁴. Bizim katıldığımız görüşe göre ise yükün hukuki düzenleme gereği taşıyıcı tarafından gümrük idaresine-vb. yetkili makama ya da üçüncü kişiye- tesliminin zorunlu tutulduğu durumda yük henüz gönderilene teslim olunmamış da olsa gümrük idaresi taşıyıcının üzerlerinde hakimiyet kurabildiği ve fiillerinden sorumlu tutulabileceği bir kişi olmadığından yük gümrüğe teslim edilmekle taşıyıcının sorumluluğu bitecektir. Bu anlamda, gümrüğe teslim her ne kadar yük fiilen gönderilene teslim edilmemiş olsa da hukuken teslim

⁸⁸ Karan H.; “CMR Şerhi”, s.375.

⁸⁹ Kaya A.; “Sorumluluk-I”, s.241.

⁹⁰ Kaya A.; “Sorumluluk-II”, s.243.

⁹¹ Yargıtay 11.HD E. 1978/4684 K.1978/5233 T.23.11.1978, Kazancı İçtihat Programı, 24.04.2022

⁹² Yargıtay 11.HD. E.1988/1952 K. 1988/6293 T. 31.10.1988, Kazancı İçtihat Programı, 24.04.2022

⁹³ Kaya A.; “Sorumluluk-II”, s.243.

⁹⁴ Arkan S.; “Taşıyıcının Sorumluluğu 56-57. ; Kaya A.; “Sorumluluk-II”, s.243-245.

edilmiş sayılacaktır⁹⁵. Elbet taraflar kendi aralarındaki taşıma sözleşmesi ile sorumluluğun devam edeceğine ilişkin düzenleme yapabilirler⁹⁶.

Taşıyıcının eşyanın gönderilene tesliminin imkânsız olduğu durumlarda CMR madde 16/2 hükmünde yükü boşalttığı andan itibaren taşıma nihayete ereceğinden taşıyıcının CMR uyarınca sorumluluğu kalmaz⁹⁷. Taşıyıcı boşalttığı yüke kendisi yedi eminlik yaparsa saklatan olarak Türk Borçlar Kanunu bağlamında sorumlu olurken saklanması için üçüncü kişi yedine bırakırsa üçüncü kişinin seçiminde kusurlu olmadıkça sorumlu olmaz⁹⁸.

⁹⁵ Karan H.; "Carrier's Liability", s.228.; Kaya A.; "Sorumluluk-II", s.245. Aksi görüş için bkz "Taraflar arasındaki uyuşmazlık, davalı taşıyanın karayolu ile taşımış olduğu sigortalı malları, tam ve hasarsız olarak gümrüğe teslim ile sorumluluktan kurtulmuş sayılıp, sayılmayacağına ilişkindir. Davacı sigorta şirketine, taşıma rizikolarına karşı sigorta edilen mallar, ithal suretiyle geldiği için, bu malların gümrük işlemlerine tabi olması zorunludur. Gümrüğe tabi bu malların, gümrüğe teslimi ile gönderilene de teslim edilmiş sayılacağı hususunda, bazı yabancı hukukların aksine, Türk Hukukunda herhangi bir yasal düzenleme yoktur. Ayrıca, davalı taşıyıcı da savunmalarında, taşıma sözleşmesinde, taşınan malların gümrüğe teslimi ile taşımanın sona ereceğine ilişkin hükümlerin öngörüldüğünü belirtmemiş ve bu husus için bir delil getirmemiştir.

Öte yandan davaya dayanak yapılan sigorta poliçesinin genel şartlarına ilişkin 8 /son maddesinde, malların teslim yerinde gönderilene teslimi ile fakat en geç tahliye takip eden 30 günün geçmesi ile sigortanın sona ereceği hükme bağlanmıştır. Yani, sigorta genel şartlarına göre, sigorta koruması, sigortalı malların gönderilene teslimi veya en geç tahliyeden sonra 30 gün daha devam edecektir. Bu durumda gönderilene teslim edilmeyip de gümrüğe bırakılan malların sigortası, tahliyeden belli bir süre için dahi sürecektir.

Yukarıdan beri açıklanan bu nedenlere göre, gümrüğe tabi malların, Gümrük idaresine teslimi ile, bu malların aynı zamanda gönderilene de teslim edilmiş sayılacağına ilişkin bir yasal düzenleme yoktur. Taşıma sözleşmesinde de teslimin gümrüğe yapılması ile, taşıyıcının sorumluluğunun sona ereceğine ilişkin özel bir düzenleme de bulunmamaktadır. Sigorta korumasının, malların gönderilene belli bir sürede teslimine kadar devam edeceği de öngörülmüştür. Ayrıca, 22.2.1993 günlü gümrük tutanağında, "her türlü sorumluluğun" taşıyıcı tarafından benimsendiği de açıktır. Hal böyle olunca, davalı taşıyıcının sorumlu olduğunun kabulü ile davacının iddia ettiği zararın saptanması ve sonucu çerçevesinde karar verilmesi gerekirken, yazılı biçimde davanın reddi doğru görülmemiş ve hükmün bozulması gerekmiştir." Yargıtay 11. HD. E.1996/1002 K. 1996/1398 T.04.03.1996, Kazancı İçtihat Programı, 24.04.2022

⁹⁶ Yargıtay 11. HD. E.1996/1002 K. 1996/1398 T.04.03.1996, Kazancı İçtihat Programı, 24.04.2022

⁹⁷ "Davacı vekili, taraflar arasında imzalanan sözleşme uyarınca müvekkiline ait araçla 17.03.1999 tarihinde Rusya'dan yüklenen emtianın 05.04.1999 tarihinde tüm evrakının davalı üst taşımacıya teslim edildiğini, ancak davalının bir başka aracını daha beklediğini ve gümrük işlemlerinin birlikte yapılacağını bildirildiğini daha sonra alıcı firmanın malı almak istememesi üzerine malın davalı tarafından satılacağı daha sonra navlun ve bekleme ücretinin ödeneceği belirtilip müvekkilden vekaletname alındığını, buna karşın müvekkiline navlun, bekleme, ambar ve gümrük ücretlerinin ödenmediğini, bunların tahsilini talep ve dava etmiştir. Mahkemece, taraflarca sunulan kanıtlar ve yaptırılan bilirkişi incelemesine göre, davaya konu malın davacıya yediemin olarak teslimine ve gümrük işlemlerini yapmasına mahkemece karar verildiği tarihte mal teslim edilmiş sayılacağından, davacının sadece 33 gün için günlük 100 USD'den 3300 USD, ayrıca 393.126.278 TL ambar ücreti, ayrıca 924.675.000.-TL gümrük işlem vergisi isteyebileceği, davalının daha önce yaptığı ödeme, mal bedeli ve geç taşıma süresi karşılığı düşüldüğünde davacının toplam 725.28 USD isteyebileceğine karar verilmiştir. Ancak, davalı vekili takas ve mahsup iddiasında bulunduğu kalemlerden, geç taşıma ücretinin eksik hesaplandığını savunmuş, mahkemece, bu hususta alınan ek raporda bu husus yeterince aydınlığa kavuşturulmamış ve davalı vekili açıkça bu yönden ek rapora da itiraz etmiştir. O halde mahkemece, bu konudaki itirazların karşılanması ve davacının geç taşıma süresinin net olarak açıklığa kavuşturulması gerekirken, bu hususun dikkate alınmaması doğru görülmemiş ve kararın bu nedenle davalı yararına bozulması gerekmiştir." Yargıtay 11. HD E.2003/2343 K.2003/8328 T.25.09.2003, Kazancı İçtihat Programı, 24.04.2022

⁹⁸ "...taşıyıcının CMR'nin 15 ve 16. maddelerinde belirlenen davranış alternatif hareket tarzlarını kullanabilmesi için öncelikle bir teslim engeli ile karşılaşmış olması ön koşuldur. Somut olayda, davalı

Yükün teslim ve tesellümünde taşıyıcı veya hak sahiplerinin temsilcilerinin rol oynaması mümkündür. Burada teslim yetkisinin varlığına ilişkin ulusal hukuk mevzuatlarına göre değerlendirme yapılacaktır. Temsil yetkisini haiz kişiye yapılan teslim veya tesellüm; taşıyıcı ya da hak sahibinin nam ve hesabına yapılmış olur ve sorumluluğun başlangıç ve bitiminde temsil ettikleri kişilere teslim ya da tesellüm edilmiş gibi değerlendirme yapılır.

F. Taşıyıcının Sorumluluğuna Sebep Olan Diğer Durumlar

Taşıyıcının sorumluluğu bağlamında, konu bütünlüğünün sağlanması adına tezimizde kayıp hasar ve teslimde gecikme halleri haricindeki düzenlemeler hakkında da kısa bir açıklama yapma gereği duyulmuştur. CMR anlamında karayolu taşımasında asli edim yükümlülüğü tesellüm edilen yükün alındığı şekli ile gönderilene teslim edilmedir. Bu yükümlülük dışında sorumluluğunu gerektiren her durum asli edim yükümlülüğü haricinde kalır. Dolayısı ile bu durumlarda sözleşmeden doğan genel sorumluluk halleri ve dürüstlük kuralı ilkesi, ulusal hukuk kurallarına göre değerlendirilmeye mecburdur.

G. Taşıyıcının Hak Sahiplerinin Emir Talimat Ve Tasarruflarından Kaynaklı Sorumluluğu

Borçlar hukukuna egemen olan nisbilik ilkesi gereğince, borç ilişkisi sadece ilişkinin tarafları arasında hüküm ve sonuç doğurduğundan, üçüncü kişiler söz konusu ilişkiye yabancı kabul edilirler. Taşıma sözleşmesinden de ancak sözleşmenin tarafları hak edebilir ve borç altına girebilir. Buna binaen yük üstündeki tasarruf hakkı kural olarak sözleşmenin taraflarından biri olan göndericidir.

CMR madde 12⁹⁹ uyarınca da gönderici emir ve talimat verirken tek başına tasarruf yetkisini kullanmaktadır. CMR madde 12/1 hükmü uyarına göre gönderici

taşıyan böyle bir engelle karşılaştığını savunmuş ise de bu aşamada bu engeli kanıtlayabilmiş durumda değildir. Bu durumda, mahkemece, taşıyıcının konşimentoda yer alan notify adresine gerekli bildirimde bulunduğu dair kanıtlarının davalıdan istenilmesi, bundan sonra davalının malı gümrüğe tesliminin onun CMR'nin 17 vd. maddelerinde yer alan sorumluluğunu bertaraf edip, etmeyeceğinin aralarında taşıma hukukunda uzman bir bilirkişinin de bulunduğu bilirkişi kurulundan rapor alınmak suretiyle belirlenmesi gerekir.” Yargıtay 11. HD E.2004/956 K.2004/12055 T.07.12.2004, Kazancı İçtihat Programı, 24.04.2022

⁹⁹ CMR madde 12:

1. Gönderici, özellikle taşımayı durdurmasını, teslimin yapılacağı yeri değiştirmesini veya sevk mektubunda gösterilen alıcıdan başkasına teslim etmesini istemek suretiyle yüke tasarruf etmek hakkına sahiptir.

vereceği talimat ile¹⁰⁰ taşıyıcıdan taşımayı durdurması, teslimat yerinin değiştirilmesi veya sevk mektubunda tayin edilen alıcıdan farklı birine yükün teslimini istemek suretiyle tasarruf hakkını kullanabilir.

Göndericinin yük üstündeki tasarruf hakkı CMR madde 12/1-2 hükmünce;

1-sevk mektubunun taşıtta yükle beraber giden ikinci nüshasının taşıyıcı tarafından alıcıya verildiği ya da

2-alıcının CMR madde 13/1'deki hakkını kullanıp teslim yerine varan eşyanın teslimini veya tazminat talep ettiği andan itibaren sona erer.

Gönderilen sevk mektubunun ikinci nüshasını ancak varma yerine ulaşıldığında isteyebilir. CMR'ye göre sevk mektubu, yani taşıma senedi kıymetli evrak niteliğini haiz değildir; CMR taşıma senedi yalnızca ispat gücüne sahip refakat belgesidir. Konvansiyon'a tabi taşımalarda yükün el değiştirmesi CMR taşıma senedine bağlanmıştır¹⁰¹.

Varma yerine ulaşan yük üzerinde tasarruf hakkı alıcı ya da göndericiden herhangi biri tarafından kullanıldığı an diğerinin yük üzerindeki tasarruf hakkı sona

2. Sevk mektubunun ikinci nüshası alıcıya verildiği veya alıcı, madde 13 paragraf 1 de belirlendiği gibi hakkını kullandığı zaman göndericinin tasarruf hakkı ortadan kalkar. O andan itibaren taşımacı alıcının emirlerine uyacaktır.
3. Bununla beraber, gönderici 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) Gönderici 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 ziyayı 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 gönderici 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 getirmeyen ise bu talimatı kendine veren kişiye derhal bilgi verecektir.
7. Bu maddede öngörülen koşullara göre verilen talimatı taşımacı yerine getirmemiş veya bunları sevk mektubunun birinci nüshasını istemeden yerine getirmiş ise bu olaydan oluşacak zarar ve ziyan için istekte bulunma hakkına sahip kişiye karşı sorumlu olur.

¹⁰⁰ "...CMR'nin 14. maddesi uyarınca, yük teslim yerine varmadan önce mukaveleyi sevk mektubunda öngörülen koşullara göre uygulamak herhangi bir nedenle imkânsız hale gelirse, taşımacı 12. madde gereğince yüke tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden talimat isteyecektir...mahkemece öncelikle taşıma engelinin çıktığı durumdan sonraki talimatın gönderen tarafından verilir verilmeyeceği hususunun araştırılması, talimatın gönderen tarafından verildiğinin belirlenmesi halinde, davalı taşıyıcının sorumluluğunun sadece kaybolan emtia ile sınırlı olacağı, eğer talimat olmadan emtianın geri getirildiği belirlenirse, bu durumda davalı taşıyıcının sorumluluğunun tüm mal üzerinden değerlendirilmesi gerekeceği, ancak her hâlükârda sorumluluğunun CMR 23 kapsamında sınırlı sorumluluk kapsamında kalacağı hususları değerlendirilmeden hüküm kurulması doğru olmamıştır..."Yargıtay 11.HD. E.2014/10128 K.17209 T.10.11.2014, Kazancı İçtihat Programı, 24.04.2022

¹⁰¹ Adıgüzel B., s.100.

erer¹⁰². Bu andan itibaren taşıyıcı gönderenin değil, alıcının CMR madde 13 bağlamında vereceği talimatlara uyar.

Taşıyıcı, kendisine hak sahiplerince verilen talimata yük kendi zilyetliğindeyken kendi alışılacağı işlerine mâni olmadığı ve talimat taşınan diğer yükleri varlığı halinde o yüklerin gönderen ve gönderilenlerine zarar vermiyorsa uymak zorundadır. Aksi halde verilen emir ve talimatlara uymayabilir. CMR madde 12/5-a uyarınca da taşıyıcı gönderen ve alıcının vereceği talimat nedeni ile uğramış olduğu tüm zararı, masrafı ve mahrum kaldığı kârı talep edebilir.

CMR madde 12/7'ye göre, taşıyıcı 12/5'teki şartlara uygun verilen talimatı yerine getirmemiş ya da bunu sevk mektubunun birinci nüshasını talep etmeksizin yerine getirmişse, bu durumda oluşacak zarar ve kayıp için talimatı vermeye yetkili kişi taşıyıcıdan talepte bulunma hakkına sahip olacaktır. Hüküm, taşıyıcıya sorumluluktan kurtuluş için özel bir hal getirmemiştir. Taşıyıcı sorumluluktan ancak zararın uygun illiyet bağına kesen sebeplerden yani CMR madde 17'de düzenlenen mücbir sebepten, zarar gören talep hakkı sahibinin hukuka aykırı davranışından veya üçüncü kişilerin kastından kaynaklandığını ispatladığı ölçüde kurtulabilir. Bu durumda CMR 17 uygulama alanı bulacaktır ve CMR madde 23 ve 25 sınırlamalarına gidilmeyecektir¹⁰³.

1. Taşıma Ve Teslim Engellerinden Kaynaklanan Sorumluluk

Taşıyıcının sorumluluğu, yükün tesellümü ile başlar ve yükün göndericiye teslimi ile sona erer. Kimi zaman taşıma işi öngörülen sürede ya da istenen şekilde gerine getirilemeyebilir. Taşıma¹⁰⁴ ve teslim engeli¹⁰⁵ olarak adlandırılan durum,

¹⁰² Karan H.; "CMR Şerhi", s.268.

¹⁰³ Varol Cömert G., s.58.

¹⁰⁴ "CMR'nin 14. maddesi uyarınca, yük teslim yerine varmadan önce mukaveleyi sevk mektubunda öngörülen koşullara göre uygulamak herhangi bir nedenle imkânsız hale gelirse, taşımacı 12. madde gereğince yüke tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden talimat isteyecektir. Bu durumda taşınan emtiaya yönelik olarak taşıma engelinin somut olayda Bulgaristan'da çıktığı ancak emtianın hangi talimata istinaden İstanbul'a geri getirildiği anlaşılmamaktadır. Bu itibarla mahkemece öncelikle taşıma engelinin çıktığı durumdan sonraki talimatın gönderen tarafından veriliş verilişmediği hususunun araştırılması, talimatın gönderen tarafından verilişinin belirlenmesi halinde, davalı taşıyıcının sorumluluğunun sadece kaybolan emtia ile sınırlı olacağı, eğer talimat olmadan emtianın geri getirildiği belirlenirse, bu durumda davalı taşıyıcının sorumluluğunun tüm mal üzerinden değerlendirilmesi gerekeceği, ancak her hâlükârda sorumluluğunun CMR 23 kapsamında sınırlı sorumluluk kapsamında kalacağı, hususları değerlendirilmeden hüküm kurulması doğru olmamıştır."Yargıtay 11.HD E. 2014/10128 K. 2014/17209 T. 10.11.2014; Kazancı İçtihat Programı, 26.04.2022

¹⁰⁵ "...somut olayda vesaik mukabili taşıma söz konusu olup davalı taşıyıcı İspanya'daki alıcının iflas ettiğini, bunun bir teslim engeli olduğunu ve üzerine düşen sorumluluğu yerine getirdiğini savunmuş ise de CMR 15. madde taşımacının eşyayı teslim etmek üzere varma yerine getirmesine rağmen

taşıma işinin sözleşmede öngörüldüğü gibi yerine getirilememesi anlamına gelir. Böyle bir durum karşısında taşımacının hak sahiplerine karşı bildirim yükümlülüğü şeklinde isimlendirebileceğimiz bir yan edim yükümlülüğü ortaya çıkar¹⁰⁶.

Taşıma ve teslim engelleri CMR Konvansiyonu'nun 14. Ve 15.maddelerinde düzenlenmiştir¹⁰⁷. Ancak taşıma engeli, eşyanın taşıyıcının bilmediği tehlikeli özelliğinden meydana geliyorsa CMR madde 22 uygulanır.

herhangi bir sebeple eşyanın tesliminin imkansızlaştığı halleri düzenler. Buna göre yükün teslim yerine varışından sonra koşullar bunların teslimini engellediği hallerde taşımacı ya CMR 15/I maddesi uyarınca göndericiden talimat istemelidir ya da 16/II maddesinde belirtilen şekilde yükü boşaltma hakkına sahiptir. Davacı gönderici, taraflar arasındaki mail yazışmalarına dayanmış ve davalı taşıyıcının sorumluluğunu yerine getirmediyi iddia etmiştir. Buna göre, mahkemece taşıyıcının CMR 17. maddesine göre sorumluluğunun bulunup bulunmadığına karar vermeden önce Konvansiyona uygun bir teslim engelinin olup olmadığı, teslim engeli var ise davalı taşıyıcının CMR md 15 ve md 16 da belirtilen usullere uygun hareket edip etmediği araştırılarak sonucuna göre bir karar vermek gerekirken eksik inceleme ile hüküm tesisi doğru olmamış kararın davacı yararına bozulmasına karar vermek gerekmiştir.” Yargıtay 11.HD E. 2021/5811 K. 2022/893 T. 08.02.2022 ; “Dava, vesaik mukabili teslim şartıyla davalı tarafından taşınması üstlenilen malın, taşıyıcı tarafından depoya teslimi dolayısıyla uğranılan zararın tazmini istemine ilişkindir. Böyle bir davada, öncelikle çözümlenmesi gereken sorun, davalı taşıyıcının savunduğu gibi bir teslim engeli ile karşılaşmış olup, öncelikle çözümlenmesi gereken sorun, davalı taşıyıcının savunduğu gibi bir teslim engeli ile karşılaşması halinde nasıl hareket edeceği CMR'nin 15 ve 16. maddelerinde hükme bağlanmış olup, buna göre böyle bir engelle karşılaşan taşıyıcı, CMR'nin 15/1. maddesi uyarınca ya teslim engelini gönderene bildirip, ondan talimat almak ve bu talimata uygun davranmak ya da 16/II. maddesi uyarınca doğrudan doğruya yükü boşaltmak haklarına sahiptir. Taşıyıcı, bu iki yoldan dilediğini kullanabilir, taşıyıcının bu iki yoldan herhangi birisine uygun hareket ettiğinin tespiti halinde CMR'nin 17 vd. maddesi hükümlerine tabi sorumluluğu son bulur.

Eşyanın çabuk bozulan cinsten olması veya durumu böyle bir tedbiri haklı gösteriyorsa veya depolama giderleri eşyanın değerine oranla aşırı ise taşıyıcı tasarruf hakkı sahibinden talimat beklemeksizin eşyayı satabilir. Taşıyıcı, hak sahibinden talimat istemesine rağmen, makul süre içinde üstesinden gelebileceği aksine bir talimat almadığı takdirde, yine eşyayı satma yolunu tercih edebilir. Satıştan elde edilecek gelirden önce yüke ait giderler çıkarılır. Geriye kalan miktar ise hak sahibine ödenir. Satış sonucu elde edilen gelir yük için yapılan giderleri karşılamaz ise taşıyıcı hak sahibinden aradaki farkı talep edebilir.

Yukarıda anlatılan hususlar karşısında somut olayın değerlendirilmesine gelince, davaya konu olay incelendiğinde; davalı taşıyanın 16.08.2012 tarihinde teslim aldığı emtiayı, gönderilenin iflası, bakiye vesaikin ödenmemesi sebebiyle alıcıya teslim etmediği ve acentesinin deposuna teslim ettiği ve bu durumu davacıya bildirdiği anlaşılmaktadır.

Davalı tarafından taşınan emtianın, davalının yurtdışı acentesinin deposunda olduğu, bu durumun davacıya bildirildiği gerçeği karşısında, vesaik ödemedem emtianın alıcıya teslim edildiğinden bahsedilmesi mümkün değildir. Ayrıca, eşyanın niteliği, depolama giderleri karşısında, taşıyıcının eşyayı satması gerektiği de söylenemez. Davalının eşyayı, teslim engeli üzerine, CMR. m. 16/II uyarınca acentesinin deposuna boşaltılması ile taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu sona ereceğinden, davanın reddi yerine kısmen kabulüne karar verilmesi doğru olmamış bozmayı gerektirmiştir.” Yargıtay 11. HD E. 2016/611 K. 2017/4087 T. 7.7.2017

¹⁰⁶ Adıgüzel B., s.104.

¹⁰⁷ CMR madde 14:

1. Yük teslim yerine varmadan önce mukaveleyi sevk mektubunda öngörülen koşullara göre uygulamak herhangi bir nedenle imkânsız hale gelirse, taşımacı 12nci 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 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 madde 15:

1. Yükün teslim yerine varışından sonra koşullar bunların teslimini engellediği hallerde taşımacı göndericiden talimat isteyecektir. Eğer alıcı yükü kabul etmezse, gönderici sevk mektubunun birinci nüshasını vermeden yük üzerinde tasarruf etme hakkına sahiptir.

a. Taşıma Engeli

Kural olarak taşıyıcı yükü sözleşmede tarafların kararlaştırdığı şekilde taşımak zorundadır. Taşıyıcının yükü taşıması esnasında kimi engellerle karşılaşması üzerine yük sözleştirmede kararlaştırıldığı şekilde taşınamayabilir. Ancak her engel için taşıma engeli nitelendirilmesi yapılamaz; CMR madde 14'te taşıma engelleri sayılmış ve bu tip engellerin cereyan etmesi halinde taşıyıcının yapması gerekenler hakkında yol gösterilmiştir.

Taşıma engeli, taşıma sözleşmesinin kurulması ile yükün teslim yerine ulaşmasından önceki aşamada meydana gelen ve yükün taşınmasını tamamen engelleyen yahut sözleşmedeki koşullara uygun olarak yerine getirilmesini imkânsız hale getiren durumlardır¹⁰⁸. Taşınmaya devam edilmesi halinde yükün CMR madde 17 anlamında kayıp ve hasarına veya teslimde gecikmeye neden olabilecek her durum taşıma engeli kabul edilir. Ne var ki CMR 12/5-b anlamında taşıyıcının durumunu zorlaştıran her olayın da taşıma engeli kabul edilmesi düşünülemez. Örneğin taşımayı sadece pahalılaştıran ya da güçleştiren durumlar taşıma engeli değildir¹⁰⁹.

Sevk mektubu düzenlenmiş ise sevk mektubunda yazılı şartlara uygun şekilde taşınması beklenecek olduğundan bu koşullara aykırılık halinde taşıma engelinin varlığından söz edilecektir. Ancak sevk mektubu düzenlenmemişse CMR 4 mucibince taşıma engeli varlığından bahsedilir. Sevk mektubu düzenlensin ya da düzenlenmesin mühim olan engelin taşıma sözleşmesi şartlarının dışına çıkılmasına sebebiyet vermesidir.

Taşıma engelinin objektif ya da sübjektif ifa imkansızlığına sebep olması¹¹⁰, taşıyıcının kusurundan kaynaklanıp kaynaklanmaması, sözleşme kurulmadan önce de var olup olmasının sonuç açısından bir farkı yoktur¹¹¹. Taşıma engeli şayet

2. Alıcı yükü kabul etmemiş bile olsa, taşımacıya göndericiden 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 gönderici imiş ve diğer kişi alıcı imiş gibi bu maddenin 1 ve 2 inci paragrafları uygulanır.

Engin Erdil, Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku- **İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi**, 3.Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2020, s.185("Şerh").

¹⁰⁹ Karan H., CMR Şerhi, s.300.

¹¹⁰ Aksi görüş için bkz Erdil E., "Şerh"s.187. Yazar, CMR bağlamında kabul edilebilecek imkansızlığın taşıyıcı açısından genel bir imkansızlığı ifade ettiğini, yani yalnızca objektif imkansızlığın kabul edilebileceğini belirtir. Oysaki maddede bu şekilde bir sınır belirtilmemiştir.

¹¹¹ Akıncı S., s.74.

taşıyıcının sorumluluğunu doğuruyorsa taşıyıcıdan karşılaşılan zarar için CMR madde 17 vd maddeleri anlamında tazminat istenebilir.

Objektif taşıma imkansızlıklarına deprem, heyelan gibi doğal afetler; savaş, grev, darbe gibi beşerî olaylar; karantina tedbirleri, sınırların kapatılması, gümrük ya da emniyetin aracı durdurup yükü boşalttırması gibi hükümet tasarrufları örnek verilebilir. Sübjektif taşıma imkansızlıklarına ise taşıyıcının iflası, taşıyıcının yardımcı kişilerinin yükü çalması örnek gösterilebilir.

Taşıma engeli karşısında taşıyıcı CMR madde 12 uyarınca yük üzerindeki hak sahibinden talimat istemek zorundadır. Talimat istenmemesi kusurlu bir hareket olmakla taşıyıcının CMR 11/3, 12/7 ve 17'de öngörülen sorumluluktan kurtulma sebeplerine dayanma hakkını ortadan kaldırır. Taşıyıcının talimat almamasına yol açan nedendeki kusuru ölçüsünde CMR 17 uyarınca yüke gelecek hasar, kayıp ve teslimdeki gecikmeden hak sahibine karşı sorumluluğu meydana gelir.

Taşıma engeli ile karşı karşıya gelen taşıyıcı yük üzerindeki hak sahibinden ivedilikle talimat talep etmeli ve talimat uyarınca harekette bulunmalıdır. Burada hak sahibinden gelecek talimat CMR 12'deki tasarruf hakkı kullanımının bir görünümüdür. Talimat beklenirken ve talimat uygulanırken taşıyıcının CMR madde 17/1 uyarınca kayıp, hasar ve gecikmeden sorumluluğu devam eder¹¹². Bununla birlikte zarar bizatihi talimatın hiç ya da gereği gibi uygulanmamasından meydana geliyorsa taşıyıcı CMR madde 12/1'e göre sorumlu olacaktır. Alınan talimata uygun davranılmaması kusurlu bir hareket olmakla taşıyıcının CMR 11/3, 12/7 ve 17'de öngörülen sorumluluktan kurtulma sebeplerine dayanma hakkını ortadan kaldırır; meğerki taşıyıcı yükteki hasar, kayıp veya teslimdeki gecikmenin yük üzerindeki hak sahibinin talimatından kaynaklandığını ispatlamış olsun.

CMR 14/2 uyarınca talep etmiş olmasına karşılık hak sahibinden makul sürede talimat alamamış olan taşıyıcı yükü sevk mektubunda yazılandan farklı şekilde taşınması mümkün olabilir. Hal böyleyken taşıyıcı vekaletsiz işgören sıfatıyla yük üzerinde hak sahibinin yararına en uygun önlemleri alarak taşımayı tamamlamakla yükümlü olur¹¹³. Bahse konu önlemlerin taşıma işini tamamlamaya yönelik olması gerekir; yükün başka taşıma aracına aktarılması gibi. Yükün alındığı aracın CMR anlamında taşıt olması gerekmez, keza taşıttan boşaltılarak da aktarma yapılabilir. Tüm bu olasılıklar aktarma sonrası taşıma hakkında CMR'nin uygulanması ve

¹¹² Akıncı Z., s.71.

¹¹³ Gençtürk M., s.143.

taşıyıcının yükün alındığı aracı işleten alt taşımacının fiilinde sorumlu olmasına engel olmaz¹¹⁴.

Yük üzerindeki hak sahibine ulaşamayan yahut makul sürede talimat alamayan taşıyıcı yükün sözleşmede belirlenen yere taşınması mümkün değilse şayet, CMR madde 16/2 hükmünce yükü hak sahibi hesabına derhâl boşaltarak kendi yedinde tutabilir ya da üçüncü bir kişiye yediemin olarak bırakabilir ve hatta CMR madde 16/3 şartları oluşmuş ise satabilir.

b. Teslim Engeli

Teslim engeli, CMR madde 15'te düzenlenmiş olup taşıma engelinden farklı olarak, yükün varma yerine gelmesinden sonra ancak hak sahibine tesliminden önce gerçekleşen engellerdir. Yükün teslimi, taşıyıcı yükü varma yerine getirmiş olmasına rağmen çeşitli sebeplerle imkansızlaşmışsa teslim engelinden bahsedebiliriz. Teslim engeli yükün taşıyıcının bilmediği bir tehlikeli özelliğinden meydana geliyorsa bu halde CMR madde 22 uygulanır.

Taşıyıcının varma yerinde yükü gönderilene tesliminin önüne geçen tüm olaylar teslim engelidir. Teslim engelinin varlığını, buna dayanan taraf ortaya koymalıdır¹¹⁵. Taşıyıcı taşıma sözleşmesi ile sevk mektubunda yazılı yükün teslimi ile birlikte onu zamanında teslim etmeyi de borçlanır. Dolayısıyla teslim engeli sevk mektubunda yazılı olan şekilde veya zamanda teslimi imkânsız kılan durumlardır. Yani teslimin bir şekilde gerçekleşmesi halinde yükün CMR madde 17 anlamında kayıp, hasar ve tesliminde gecikmeye yol açan her türlü olay teslim engeli kabul edilir.

¹¹⁴ Karan H., "CMR Şerhi", s.302.

¹¹⁵ "Dava, vesaik mukabili teslim şartıyla davalı tarafından taşınması üstlenilen malın, taşıyıcı tarafından gümrüğe teslimi dolayısıyla uğranılan zararın tazmini istemine ilişkin olup, öncelikle çözümlenmesi gereken sorun, davalı taşıyıcının savunduğu gibi bir teslim engeli ile karşılaşmış, karşılaşmadığının tespitinde yatmaktadır. Gerçekten taşıyıcının böyle bir teslim engeli ile karşılaşması halinde nasıl hareket edeceği CMR'nin 15 ve 16. maddelerinde hükme bağlanmış olup, buna göre böyle bir engelle karşılaşan taşıyıcı, CMR'nin 15/1. maddesi uyarınca ya teslim engellerini gönderene bildirip, ondan talimat alma ve bu talimata uygun davranmak, ya da 16/II. maddesi uyarınca doğrudan, doğruya yükü boşaltmak haklarına sahiptir. Taşıyıcı, bu iki yoldan dilediğini kullanabilir, taşıyıcının bu iki yoldan herhangi birisine uygun hareket ettiğinin tespiti halinde CMR'nin 17 vd. maddeleri hükümlerine tabi sorumluluğu son bulur. Bu kısa açıklamadan da anlaşılacağı üzere, taşıyıcının CMR'nin 15 ve 16. maddelerinde belirlenen davranış alternatif hareket tarzlarını kullanabilmesi için öncelikle bir teslim engeli ile karşılaşmış olması ön koşuldur. Somut olayda, davalı taşıyan böyle bir engelle karşılaşmış olduğunu savunmuş ise de bu aşamada bu engeli kanıtlayabilmiş durumda değildir. Bu durumda, mahkemece, taşıyıcının konşimentoda yer alan notify (ihbar) adresine gerekli bildirimde bulunduğu dair kanıtlarının davalıdan istenilmesi, bundan sonra davalının malı gümrüğe tesliminin onun CMR'nin 17 vd. maddelerinde yer alan sorumluluğunu bertaraf edip, etmeyeceğinin aralarında taşıma hukukunda uzman bir bilirkişinin de bulunduğu bilirkişi kurulundan rapor alınmak suretiyle belirlenmesi gerekir."Yargıtay 11.HD E.2004/956 K.2004/12055 T.07.12.2004, Kazancı İçtihat Programı, 27.04.2022

Taşıma engelinin objektif ya da sübjektif ifa imkansızlığına sebep olması, taşıyıcının kusurundan kaynaklanıp kaynaklanmaması, sözleşme kurulmadan önce de var olup olmamasının sonuç açısından bir farkı yoktur. Taşıma engeli şayet taşıyıcının sorumluluğunu doğuruyorsa taşıyıcıdan karşılaşılan zarar için CMR madde 17 vd. maddeleri anlamında tazminat istenebilir.

Objektif teslim engellerine örnek olarak sel, deprem vb. doğal afetler, savaş, grev, darbe vb. beşerî olaylar, karantina tedbiri gibi devlet tasarrufları örnek gösterilebilir. Yükün yetkili makamlar tarafından müsadere edilmesi, zapt edilmesi ya da imhası da teslim engelidir. Gümrük işlemlerinin tamamlanamaması sebebiyle yükün teslim edilememesi de teslim engeli sayılabilir. Taşıma sözleşmesine konu yükün fiziki varlığını yitirme derecesinde “kayıp” olması da teslim engelidir. Gönderilenin iflası ise yük üzerindeki asli hakimiyet iflas idaresine geçeceğinden iflas onun açısından teslim engeli olmaz¹¹⁶; ancak taşıyıcının iflası teslim engel olabilir.

En çok karşılaşılan teslim engelleri gönderilenin bulunamaması, göndericinin yükü tesellümden ya da ücret ödemekten kaçınması, ödemeli teslim veya vesaik mukabili ödeme kayıtlı taşıma sözleşmelerinde gönderilenin ödemeyi yapmaması veya vesaikleri sunmaması gibi çoğunlukla gönderilene atfedilen engellerdir. Zaten gönderilenin yükü tesellümden kaçınması CMR madde 15’te özellikle düzenlenmiştir.

Gönderilenin bulunamaması, sevk mektubunda belirtilen yerde bulunmadığı anlamında gelmektedir ve taşıyıcının sevk mektubundaki bilgilerin doğruluğunu araştırmakla yükümlü olduğunu söylemek mümkün değildir. Bununla birlikte gönderilenin adresi küçük bir araştırma ile tespit edilebilecek yetersizlikte belirtilmişse taşıyıcı gönderileni bulamadığından bahisle CMR madde 15’e dayanamaz¹¹⁷.

Taşıma ücretinin ödenmemesi ise taşıyıcıya her daim CMR madde 13/2 hükmünce yükü teslimden kaçınma hakkı verdiğinden her koşulda teslim engeli sayılır¹¹⁸. Ancak göndericinin yükü tesellüm etmemesi haklı bir sebebe dayalı ise bu durum teslim engeli olmayabilir. Örnek vermek gerekirse gönderilen CMR madde 30/2’ye dayalı kontrol imkânı kullanımı için süre isteyebilir ya da CMR madde 12/2 hükmünce teslim edilecek kişiyi yahut yeri değiştirebilir.

Herhangi bir teslim engeliyle karşı karşıya kalan taşıyıcının alabileceği aksiyonlar; CMR 15/1 hükmünce ya teslim engellerini gönderene bildirip gönderenden aldığı talimat doğrultusunda hareket etmek ya da CMR madde 16/2 uyarınca

¹¹⁶ Sabih Arkan, **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Banka Ve Ticaret Hukuku Araştırma Ens., Ankara 1987, s.50(“Demiryolu”).

¹¹⁷ Adıgüzel B.,s.89.

¹¹⁸ Karan H., “CMR Şerhi”, s.314.

doğrudan yükü boşaltmak, yük için tevdi mahalli tayin etmek ya da koşullar uygunsa CMR madde 16/3'e göre yükü satmaktır. Taşıyıcı tercihlerini kullanmakta serbest olup talimat almak ya da yükü boşaltmak seçeneklerinden herhangi birine yönelebilir. Yükü boşaltma yetkisi herhangi bir talimat beklenmeksizin kullanılabilir. Taşıyıcının maddelerde belirtilen tercihler doğrultusunda hareket etmesi karşısında CMR madde 17 uyarınca sorumluluğu ortadan kalkacaktır¹¹⁹.

Taşıyıcı CMR 15/1 anlamında gönderene teslim engellerini bildirip talimat bekleme tercihinin kullandığında; teslim engelinin ne olduğuna göre talimat kullanılmasında farklılıklar oluşacaktır. Örneğin teslim engeli alıcının yükü teslim etmemesi ise, talimat istenen gönderen CMR 15/1 uyarınca taşıma senedinin ilk nüshasını ibraz etmeksizin yük üzerinde tasarruf yetkisini kullanabilir. CMR madde 15/2 "alıcı yükü kabul etmemiş bile olsa taşımacıya göndericiden aksine talimat gelmedikçe bunların teslimini isteyebilir." Hükmünce gönderilen yükü teslim etmeyi kabul etmemiş de olsa bu süre zarfında taşıyıcı gönderenden aksine talimat almadıkça fikir değiştirip yükün teslimini talep edebilir. Bu durumda taşıyıcı yükü gönderilene teslimle mükelleftir. Öte yandan teslim engeli alıcının yükü teslimini kabul etmemesi dışında bir sebepten kaynaklanıyorsa gönderen ancak CMR madde 12 koşullarınca ve taşıma senedinin ilk nüshasını ibraz ederek yük üzerinde tasarrufta bulunabilir.

Teslim engeli ile karşı karşıya kalan taşıyıcının talimat beklemek yerine sınırlama olmaksızın CMR madde 16/2 uyarınca doğrudan yükü boşaltabileceği yahut tevdi mahalli tayin ettirebileceğinden bahsetmiştik. Yükün madde 16/2'ye uygun olarak boşaltılması ya da tevdi mahalli tayini ile, yük teslim edilmiş gibi taşıma sözleşmesi sona erer. Şayet taşıyıcı yükü boşaltmayı tercih etmiş ise hak sahibi ile arasında yeni bir hukuki ilişki oluşacaktır. Eğer boşaltılan yükü kendi muhafaza ederse oluşan hukuki ilişki bir emanet sözleşmesi bağlamında olacaktır. Ancak taşıyıcı muhafazayı üçüncü bir kişiye bırakırsa; üçüncü kişi ile hak sahibi ad ve hesabına hareket eden sıfatıyla taşıyıcı emanet sözleşmesi yapmış kabul edilir¹²⁰ ve bu halde taşıyıcının üçüncü kişi seçimindeki göstermesi gereken özen dışında herhangi bir sorumluluğu doğmaz¹²¹.

Teslim engeli varlığında taşıyıcı CMR madde 16/3'teki şartlar gerçekleşmişse yükü satadabilir. Madde hükmünce yük bozulacak mahiyettense ya da durum

¹¹⁹ Yargıtay 11.HD E.2004/956 K.2004/12055 T. 7.12.2004

¹²⁰ Aydın A., s.46; Gençtürk M., s.141. Yükün üçüncü kişiye tevdi halinde CMR madde 16/2'ye göre taşıma senedi ile ilgili masraflarla diğer tüm masrafların tahakkuku da devam eder.

¹²¹ Gençtürk M., s.142.

böylesine bir tedbiri gerektiriyorsa veya depo gideri yükün değerine oranla fahiş ise taşıyıcı tasarruf hakkı sahibinden talimat beklemeden yükü satabilir. Taşıyıcı hak sahibinden talimat talep etmesine rağmen makul sürede talimat alamadıysa yine yükü satmayı tercih edebilir.

H. Taşıyıcının Çalıştırdığı ve Hizmetinden Yararlandığı Kişilerin Davranışlarından Doğan Sorumluluk

Güncel ticari hayatta tacirlerin ticari işlerini yaparken tek başına hareket etmesi düşünülemez. Bilhassa taşıma işinin kompleksliği ve geniş boyutu göz önünde bulundurulduğunda taşımanın taşıyıcının tek başına yapmasının mümkün olmadığı; adam çalıştırması, yardım alması ya da kimi zaman başka taşımacılarla ortak olarak taşıma işini gerçekleştirmesi gerektiği aşîkardır. CMR konvansiyonunda da bu anlamda madde 3¹²²'te taşıyıcının yanında çalışan adamları, temsilciler ve ifa yardımcılarına ilişkin düzenleme yapılmıştır¹²³.

Taşıyıcı, taşıma işini bizzat yapabileceği gibi yardımcı da kullanabilir. CMR 3'te de taşıyıcının, taşıma işini ifa ederken yararlandığı kişilerin fiilleri dolayısıyla oluşacak zarardan da sorumlu olacağına ilişkin bir düzenlemeye yer verilmiştir. Zira taşıma işi, ciddi boyutlarda işletme faaliyeti ile gerçekleştirilebilecek olduğundan kişiye bağlı borç değil, ifasında yardımcı kişilerden faydalanılması gereken bir iştir.

Yardımcı kişi taşıyanın borcun ifasını ya da borç ilişkisinden doğan hakkın kullanılmasını devrettiği, taşıyıcının talimat ya da rızasıyla borcun ifasında aksiyon alan kişidir¹²⁴. Yardımcılar, taşıyıcının çalıştırdığı ve taşıma işi gerçekleştiren hizmet aldığı kişilerdir. CMR madde 3 uyarınca taşıyıcı yardımcı kişilerin fiilleri bakımından taşıyıcıyı sorumluluktan muafiyet ve sorumluluk sınırları bakımından kendi fiiliymiş gibi sorumlu addetmiştir¹²⁵.

Taşıyıcının, CMR 3 kapsamında yardımcı kişilerin davranışlarından kendi fiili gibi sorumlu tutulabilmesi için belirli şartlar aranmıştır;

¹²² CMR 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.

¹²³ Taşıyıcının fiillerinden sorumlu olduğu kişilerden kasıt Türk hukuku anlamında Türk Borçlar kanunu madde 66'daki istihdam olunan kişiler, madde 116'daki ifa yardımcıları ve madde 40'ta düzenlenen temsilcilerdir.

¹²⁴ Selahattin Sulhi Tekinay ve diğerleri, **Borçlar Hukuku Genel Tekinay Hükümler**, Filiz Yayınevi, Yedinci Baskı, İstanbul 1999, s. 892vd.

¹²⁵ Sabih Arkan, **CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk**, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65'inci Yaş Armağanı, Ankara 1998, s.320.("Yardımcılar")

1.Sorumluluk nedeninin CMR Konvansiyonunda düzenlenmiş bir hükme dayanması gerekir. CMR Konvansiyonunda düzenlenmemiş bir olayda ulusal hukuk hükümlerine başvurmak zaruridir.

2.Sorumluluğa yol açan olaya taşıyıcının yardımcısı sebep olmuş olmalıdır.

3.Zarara yol açan olay, yardımcının görev kapsamında olmalıdır. Yani CMR 3 anlamındaki kişiye verilen görev ile zarar arasında uygun illiyet bağı olmalıdır. Yardımcı kişi, icrai nitelikte bir hareketiyle ya da üzerine düşeni yapmayarak zarara sebep olmalıdır. Ancak zarar veren davranış yardımcının görev tanımında kalmıyorsa taşıyıcının sorumluluğuna gidilemez. Örneğin taşıyıcıya ait işletmede çalışan aşçı kendi rızasıyla ve taşıyıcının muvafakatini almaksızın yüklemeye yardım ettiğinde oluşabilecek zararlardan dolayı CMR 3 hükmüne dayanarak taşıyıcının sorumluluğuna gitmek imkânsız olacaktır. Bu durumda zararı gidermek için ulusal hukuk normlarına¹²⁶, Türk hukuku anlamında Türk Ticaret Kanunu madde 879'a başvurmak doğru olacaktır.

Taşıyıcı yardımcı kişilerin davranışlarından doğan sorumluluktan aşağıda daha ayrıntılı inceleneceği üzere CMR madde 17'de düzenlenen savunma sebeplerini ortaya koymak suretiyle kurtulabilir. Ancak altını çizmek gerekir ki CMR madde 29 hükmünce taşıyıcının yardımcılarının kendilerine verilen görevi yerine getirirlerken kast veya kasta eşdeğer kusur durumları ile zarara yol açmaları durumunda taşıyıcı CMR'nin sorumluluğu kaldıran, sınırlayan ve ispat yükünü ters çeviren hükümlerine başvuramaz.

Taşıyıcı, yardımcısının fiili sebebi ile sorumlu olduğu tazminatları rücu edebilir¹²⁷. Taşıyıcı yanında çalışan ve ifa yardımcısına rücu ederken ulusal hukuk normları mucibince harekette bulunmalıdır. Bununla birlikte eğer ifa yardımcısı alt taşıyıcı ise, taşıma aynı ülke içinde yapılıyorsa rücu ulusal hukuka göre, farklı ülke sınırlarında ve CMR kapsamında ise CMR'ye göre yapılacaktır¹²⁸.

¹²⁶ Arkan S., Yardımcılar, s.327.

¹²⁷ "Dava, ilgisine tazminat ödeyen üst taşıyıcının, CMR sigortacısı, araç işleteni ve sürücüsüne yönelttiği rücu tazminata ilişkindir. Davalı Mustafa araç maliki olup, sorumluluğu 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesine dayalı ve motorlu aracın işletilmesinden ve buna bağlı doğan zararlara dayanmaktadır. Dairemizin yerleşmiş inançlarına göre, motorlu aracın işletilmesi uzun süreli sözleşmeler ile devredilmiş ise, fiili hakimiyet ve iktisaden yararlanma kiracıya ait olduğundan, kayden araç malikine salt işletenin sorumluluğuna dayalı yönelmek mümkün değildir. Ne varki, somut olayda, davalı araç maliki Mustafa ile davacı arasındaki uzun süreli kira sözleşmesi yapılarak araç davacıya teslim edilmiş ise de, 10.08.1991 Araç Kiralama Sözleşmesi'nin "sorumluluk" başlıklı 7. maddesinde sürücü kusuru ile doğan zararların davalı araç maliki üzerinde bırakıldığı görülmektedir. Motorlu aracın işletilmesi ile ilgili böyle bir kira sözleşmesindeki hükümlerin taşıyıcının sorumluluğunu daraltan yasa hükümleri ile ilgili olmayıp, mahkemenin bu yöndeki gerekçesi yerinde ise de, varsa sürücü kusuru nedeniyle davalı araç maliki sorumlu olacaktır." Yargıtay 11.HD. E. 2002/5860 K.2002/9108, Kazancı İçtihat Programı, 29.04.2022.

¹²⁸ Arkan S., Yardımcılar, s.337.

Biz taşıyıcının sorumlu olduğu kişileri taşıyıcının çalıştırdığı kişiler ve hizmetinden yararlandığı diğer kimseler olmak üzere iki kısa başlıkta açıklayacağız.

1. Taşıyıcının Çalıştırdığı Kişiler

CMR madde 3'te bahsedilen taşıyıcının çalıştırdığı kişiler, iş sahibi taşıyıcı ile arasında bağımlı ve sürekli iş ilişkisi bulunan yardımcı kişileri ifade eder. Doktrindeki ortak görüşe göre taşıyıcının çalıştırdığı kişiler kavramı, taşıyıcıya bağlı olarak çalışan, yani taşıyıcı tarafından işe alınan ve böylelikle kendileriyle sürekli iş ilişkisi içinde bulunan kişileri ifade etmektedir¹²⁹. Bu kişiler şoför¹³⁰ vb. gibi taşıma ilişkisiyle direkt ilişki içinde olan kişiler olabileceği gibi taşıyıcının işletmesinde taşıyıcıya bağlı görev yapan lojistik uzmanı muhasebeci vb. gibi kişiler de olabilir.

CMR madde 3'te bahsedilen taşıyıcıyı temsil edenler ise taşıyıcının işletmesiyle ilgili taşıyıcıyı temsil edenleri ifade eder; taşıyıcının acentesi ve temsile yetkili kılınmış şoför gibi.

2. Hizmetinden Yararlanılan Kişiler

CMR madde 3 hükmünce hizmetlerinden yararlanılan diğer kişilerden kasıt taşıyıcı ile sürekli olarak bir sözleşme bağı ile çalışır vaziyette olmayan, süreklilik arz etmeyen, taşıma işinin nihayete ermesi ile ilişkinin sona erdiği kişilerdir. Yani hizmet

¹²⁹ Arkan S., Yardımcılar, s.320.

¹³⁰ "Mahkemece, iddia, savunma, dosyadaki kanıtlar ve bilirkişi raporlarına nazaran, davalı Mega Trans Uluslararası Nakliye Sanayi ve Ticaret A.Ş. ye araçlarla taşınan malın Budapeşte'de park alanında meydana gelen yangın neticesinde tam ziyana uğradığını, olayın meydana geliş şekli gözönüne alındığında bu kadar büyük çapta meydana gelen yangının tır şoförleri tarafından geç fark edilmesi, yangın söndürme cihazlarının geç devreye sokulması, itfaiyeye geç haber verilmesi, şoförlerin olası tehlikeleri gözönüne alarak araçlarını bitişik nizamda park etmiş olmaları gibi sebepler gözönüne alındığında meydana gelen yangın olayından dolayı CMR Konvansiyonu'nun 3 ncü maddesi gereğince davalı alt taşıyıcının sorumlu olacağı, davalı sigortacının da bu araçların sigortacısı olması nedeniyle sorumlu tutulması gerektiği gerekçeleriyle, davanın kısmen kabulüyle (19.031,34) USD, (50.776,71) DEM ve (152.243.550) TL'nin yabancı para alacakları için dava tarihinden 3095 sayılı yasa'nın 4/a maddesi gereğince, TL. alacağı için dava tarihinden itibaren reeskont faizi yürütülmek suretiyle, davalı sigortacının 760 DEM'lik muafiyeti nedeniyle bu miktarın dışında kalan meblağ yönünden sorumlu olması kaydıyla, davalılardan müteselsilen tahsiline karar verilmiştir." Yargıtay 11.HD E.2004/9597 K.2005/7642 T.14.07.2022, Kazancı İçtihat Programı, 29.04.2022; "Davalı vekili, ... Sözleşmesi'nin maddesi gereğince mücbir sebep oluştuğundan taşıyanın sorumlu olmayacağını savunmuştur. Mahkemece, bozma ilamına uyularak yapılan yargılama sonucunda hırsızlık olayı ile ilgili İtalyan makamlarından belgelerin getirildiği, davalı sürücüsünün emtianın alıcısına teslimi konusunda alıcı firma yetkilileri dışında tanımadığı kişiden yardım aldığı, bu kişinin de hırsızlığı gerçekleştiren kişilere haber verdiği, CMR 'nin 3'ncü maddesi uyarınca taşıyanın yardımcı kişilerin hareket ve ihmallerinden sorumlu olacağı, gerçek zararın belirlendiği gerekçesiyle asıl davanın kabulüne, 139.996.30 TL'nin 03.07.2004 tarihinden itibaren avans faiziyle tahsiline karar verilmiştir.", <https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgi-BankasIstemciWeb/>, 29.04.2022

ya da iş sözleşmesi ile taşıyıcı ve işletmesine bağlı olmasalar da taşıma işinde rol üstlenen kişilerdir, bu anlamda taşıyıcı ile aralarında önceden bir sözleşme ilişkisinin varlığı da aranmaz.

Hizmetinden yararlanan kişiler somut taşıma sözleşmesinin gerçekleştirilmesinde vasıtalı veya vasıtasız rol oynayan ifa yardımcılarını ifade eder. İfa yardımcılarının en çok öne çıkanları alt taşımacılar; gümrükleme, istifleme ve boşaltma işlemleri gibi hizmetlerde yararlanan taşıeron firmalar ve bu firmaların çalışan ve temsilcileridir.

3. Taşıma İçin Kullanılan Aracın Sahibi, Vekili ve Çalışanları

CMR madde 17/3 uyarınca; yükün kaybı, hasara uğraması veya tesliminde yaşanan gecikme taşıyıcının taşıma işinde kullandığı araç kusurundan kaynaklanmış ise, taşıyıcı taşıtı kiraladığı kişinin, vekilinin ve çalışanlarının hata ve ihmallerinden sorumlu olup bu halde sorumluluktan kurtulma imkânı getirilmemiştir. Bu noktada taşıyıcı en yüksek özeni gösterdiğini kanıtlasa dahi sorumluluğu devam eder. CMR madde 17/3'ün taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğini tam anlamıyla kusursuz sorumluluk olarak tayin ettiğini görüyoruz. Bununla birlikte araçta arızanın varlığı halinde yükte meydana gelen zarardan sadece taşıyıcının sorumlu olacağı kabulü de tam anlamıyla doğru değildir. Şayet, zararın meydana gelmesinde araçtaki arızanın dışında başka etkenler de rol oynamış ise CMR madde 17/5 hükmünce müterafık kusur durumu değerlendirilerek zarar paylaştırılabilir. Ayrıca, araçtaki arızanın nedeni de sorumluluktan kurtulmada etkili olabilir; çünkü arızanın nedeni dış kaynaklı ise CMR 17/3 kapsamı dışında değerlendirme yapılabilir¹³¹. Örneğin, taşıma esnasında motorda arıza çıkması halinde CMR madde 17/3 anlamında sorumluluktan kurtulmanın mümkün olmaması karşısında şayet zarar araca yıldırım düşmesi neticesinde ortaya çıkıyorsa artık taşıyıcının sorumluluğuna gidilemez¹³².

¹³¹ "davalı ... Tur Firması'nın akdi taşıyıcı sıfatına sahip olduğu, CMR 17 vd. maddelerine göre sorumlu olacağı, davalı ... Firması'nın ise araç maliki olmasına karşın alt taşıyıcı ve müteakip taşıyıcı sıfatına sahip olmadığı ancak bu davalının taşıyıcı sıfatına itiraz etmemesi sebebiyle sorumlu olacağı, taşınan emtiadan 3 adet ... marka aracın zayı olduğu, yangının elektrik kablolarının şase-kısa devre yapması sebebiyle ortaya çıktığı, çekicinin 15 yaşında olduğu ve bakım, onarım vs hususların belli olmadığı, araçta çıkan yangının harici bir sebebe dayandırılmadığı, CMR 17/3 maddesi gereğince araç kusuru varsa taşıyıcının mutlak sorumlu olduğu, taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun brüt kg başına 8,33 SDR hesabıyla 121.898,80 TL'nin rücuen istenebileceği, alacağın likit olmadığı, bu sebeple icra inkar tazminatına yer olmadığı gerekçesiyle davanın kısmen kabulüne karar verilmiştir."Yargıtay 11. HD. E.2016/5855 K.2017/4982 T.03.10.2017, Kazancı İçtihat Programı, 30.04.2022

¹³² Demet Yürük Yeniocak, **CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması**, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2019, s.113.

Ayrıca 17/3'te dikkat edilmesi gereken bir husus taşımanın yapıldığı aracın özel donanımlı araç olup olmadığıdır; zira taşıma özel donanımlı araç ile yapılıyor ve zarar da donanımdan kaynaklanıyor ise taşıyıcı CMR 18/4 anlamında gerekli tüm önlem ve tedbirleri aldığını ispatla CMR madde 17/4-f uyarınca sorumluluktan kurtulabilir.

İ. Müteakip Taşıyıcının Davranışlarından Doğan Sorumluluk

Müteakip taşımalar CMR madde 34-40 hükümlerinde düzenlenmiştir. Metnin İngilizce halinde madde 34¹³³'te "succeeding carrier" olarak geçen müteakip taşıyıcı kavramı, Türkçe metinde "ortaklaşa taşıma" olarak çevrilmiş olup bu çeviri yetersiz kalmıştır. Zira "successive", birbirini takip eden, hemen ardından anlamına gelmektedir; bu ise müteakip taşıma kavramı ile karşılanabilir.

CMR bağlamında alt taşıyıcı ile müteakip taşıyıcı kavramları ayrı incelenmiştir. Alt taşıyıcı ile asıl taşıyıcı arasındaki sözleşme ile taşıma işi kısmen veya tümünden devredilmektedir, yani gönderici ile alt taşıyıcı arasında herhangi bir hukuki ilişki bulunmaz. Dolayısıyla hak sahibinin yükün uğrayabileceği kayıp, hasar ve teslimde gecikme hallerinde asıl taşıyıcı ile arasındaki akde dayanarak alt taşıyıcıya doğrudan talep yöneltmesi mümkün değildir. Bu halde hak sahibi ancak alt taşıyıcının ifa yardımcısı olması hasebiyle CMR madde 3 koşullarının oluşması halinde asıl taşıyıcıya başvurabilir.

Müteakip taşıyıcı ise taşınan yükü ve sevk mektubunu¹³⁴ kendisinden önceki taşıyıcıdan teslim alarak hak sahibi ile asıl taşıyan arasında akdedilmiş taşıma sözleşmesindeki taşıyıcı sıfatını haiz olacağından, müteakip taşıyıcı/taşıyıcılar asıl taşıyıcı ile birlikte yükün karşılaşılabileceği zararlardan müteselsil sorumlu olurlar¹³⁵.

¹³³ CMR 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.

¹³⁴ Adıgüzel B., s.137.

¹³⁵ "...CMR Konvansiyonu'nun 13'üncü madde hükmünde alıcının, somut olayda olduğu gibi malların kaybolması halinde, taşıma sözleşmesinden doğan hakları, kendi adına taşımacıya karşı kullanmak hakkına sahip olduğuna ilişkin yer alan düzenlemenin, taşıma sözleşmesinin tarafı olan satıcı-gönderenin, satış bedelini tahsil etmemesi halinde var olan dava hakkını ortadan kaldıracak nitelikte olmadığı kabulü gerekmesine, öte yandan, davalının dayandığı "Nakliyeciler Makbuzu" başlıklı belge içeriğine, nakliye faturasına, CMR taşıma belgesine göre davalının asıl taşımacı sıfatının bulunması karşısında, aynı Konvansiyon'un 34. maddesi uyarınca dava dışı alt taşımacı ile birlikte müteselsilen sorumluluğunun bulunmasına..." Yargıtay 11.HD E.2004/6554 K.2005/3212 T.04.04.2005, Kazancı İçtihat Programı, 29.04.2022

Alt taşıyıcının asıl taşıyıcı tarafından borçlanılan taşıma işinde rol oynayabilmesi için yeni bir taşıma sözleşmesi ve CMR senedi (taşıma senedi/sevk mektubu) düzenlenmesi icap eder. Ancak müteakip taşıma durumunda tek bir CMR senedi yükün tesellümü ile teslimi arasında yüke eşlik eder.

Madde 34'te ise alt taşıyıcı değil; münhasıran, taşımaya konu yükün taşınmasında art arda gelen birden fazla taşıyıcının faaliyet gösterdiği hallerde taşıyıcıların sorumluluğuna ilişkin düzenleme yapılmıştır. Müteakip taşımalarda taşıyıcıların yük üzerindeki hak sahibine karşı sorumluluğu müteselsil sorumluluk olarak kabul edilmiştir¹³⁶.

CMR 34 anlamında müteakip taşımadan bahsedilebilmesi için üç koşulun varlığı aranır: taşımanın tek taşıma sözleşmesi ile gerçekleştirilmesi, müteakip taşıyıcının yükün kabulü ile birlikte sevk mektubunu kabulü ve son olarak müteakip taşımaların her birinin kara taşıması olması gerekmektedir.

CMR madde 34 hükümde asıl taşıyıcının fiilen taşıma işine katılması şart koşulmadığından asıl taşıyıcının yükü fiilen taşımaması CMR 34 uygulanmasını engellemez. Keza müteakip taşıyıcının da fiilen taşıması zorunluluğu bulunmamaktadır; fiilen kendisi hiç taşımadan bir başka taşıyıcıya da devretse CMR 34 vd. hükümleriyle muhatap olur. Ancak bu son halde bir başka taşıyıcıyı seçerken göstermesi gereken özen dolayısıyla sorumluluğu meydana gelecektir¹³⁷.

Müteakip taşıma, yükün taşınması taşıma işleri komisyoncusuna bırakılıp, komisyoncunun da alt taşıyıcıya bırakması şeklinde meydana geliyorsa¹³⁸; taşıma sözleşmesi vaki olmadığından CMR hükümleri uygulama alanı bulmaz. Taşıma işleri

¹³⁶ "Taşımaya ilişkin hamile senedinde CMR kaydı bulunduğu gibi, taşımanın varış yeri ülkesi olan Türkiye'nin konvansiyona dahil bir ülke olması nedeniyle dava konusu taşımada CMR hükümlerinin uygulanması gerekmektedir. CMR'nin 34. maddesi hükmü uyarınca tek bir mukavele tarafından düzenlenen taşıma, müteselsil taşıyıcılar tarafından yapıldığı takdirde her biri tüm taşımadan sorumlu olacağından, davanın birden çok taşıyıcıya karşı yöneltilmesinde bir yanlışlık bulunmamaktadır." Yargıtay 11. HD. E.2001/8511 K.2002/914 T.05.02.2002, Kazancı İçtihat Programı, 29.04.2022

¹³⁷ "Dava, yükün Almanya'daki alıcısına taşıma sözleşmesindeki şartlara uygun teslim edilmediği iddiası ile ilk ve ara taşıyıcıya karşı yöneltilmiş tazminat istemine ilişkindir. Davalı M... Uluslararası Taş. Ltd. Şti'nin ilk, diğer davalı E... Uluslararası Nak. A.Ş.nin ise ara taşıyıcı olduğu ihtilafsız olup, her ne kadar, mahkemece, ara taşıyıcı olan E... Uluslararası Nak. A.Ş.nin yükü fiilen Türkiye'den Almanya'ya taşıyan olduğu, ancak, bu davalının yükü Almanya'daki temsilcisine teslim ettiği, O'nun da diğer alt taşıyıcılar vasıtasıyla gönderilene teslim ettiği, bu durumda, ara taşıyıcının sorumlu olmadığı kanaatini bildirir bilirkişi raporu hükme dayanak yapılmış ise de, taraflar arasındaki uyuşmazlıkta uygulanması gereken CMR. nin 34. maddesi hükmüne göre, taşıma müteselsil karayolu taşıyıcıları tarafından yapıldığı takdirde, her biri tüm taşımanın yapılmasından sorumludur. Ara taşıyıcıların da taşımanın bir bölümünde alt taşıyıcı kullanmaları durumunda, bu alt taşıyıcıların seçiminde basiretli bir tacir gibi davranmaları zorunludur. Aksi halde, alt taşıyıcıların kusurları ile doğan zarardan diğer üst taşıyıcılar müteselsilen sorumludur." Yargıtay 11. HD E.2002/5434 K.2002/5832 T. 06.06.2002, Kazancı İçtihat Programı, 29.04.2022

¹³⁸ Arkan S., İnceleme, s.9.

komisyonculuğuna ilişkin CMR Konvansiyonu hüküm ihtiva etmediğinden ulusal hukuk mevzuatlarına başvurmak gerekir.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYICININ CMR KONVANSİYONU KAPSAMINDA YÜKÜN KAYIP VE HASARI HALİNDE SORUMLULUKTAN KURTULMASI

I. CMR KONVANSİYONU UYARINCA TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTULMASI

Yukarıda taşıyıcının sorumluluğu hakkında yaptığımız açıklamalar bağlamında çalışmamızda taşıyıcının sorumluluktan kurtulma imkanları hakkında ayrıntılı bilgi verilecektir. CMR madde 17'de taşıyıcının genel anlamda yüke karşı sorumluluğu vurgulamış, maddenin ikinci ve dördüncü fıkralarında sorumluluktan kurtulma halleri düzenlenmiştir¹³⁹. Taşıyıcının sorumluluğunu bu maddede olduğundan farklı düzenleyen sözleşme şartı CMR madde 41/1 emredici hükmüne aykırı olacağından hükümsüzdür.

CMR madde 17/2'de taşıyıcın genel sorumluluktan kurtulma sebepleri düzenlenmiştir. Genel sorumluluktan kurtulma sebeplerine yükün kayıp, hasar ve tesliminde gecikme hallerinde başvurulabilir. CMR madde 17/4'te düzenlenen özel sorumluluktan kurtulma sebepleri ise münhasıran yükün kaybı ve/veya hasara uğraması durumlarında taşıyıcının başvurabileceği sebeplerdir. Yükün tesliminde gecikme olması halinde CMR madde 17/4'teki özel sorumluluktan kurtulma sebeplerine başvurulamaz.

¹³⁹CMR madde 17:

1. Taşımacı, yükü teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybindan ve doğacak hasardan sorumludur.
2. Eğer kayıp, hasar veya gecikme istek sahibinin hatası veya ihmaliinden, 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 ile 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 gönderici, 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.

CMR 17/2 ve 17/4 arasındaki en önemli farklardan bir diğeri de illiyet bağının ispatı hususunda ortaya çıkmaktadır. Şöyle ki; taşıyıcının hasar, kayıp ya da teslimde gecikme nedeniyle madde 17/2'deki genel sorumluluktan kurtulma sebeplerine dayanması halinde CMR madde 18/1 hükmünce ispat yükü kendisine düşer. Taşıyıcı bu halde öncelikle sorumluluktan kurtulma sebebinin varlığını, akabinde zararın bizatihi bu sebepten kaynaklandığını ispatla mükelleftir. Bir başka deyişle taşıyıcı zarar ile öne sürdüğü genel sorumluluktan kurtulma sebebi arasındaki illiyet bağını ispat etmek zorundadır¹⁴⁰. Bununla birlikte, taşıyıcı kayıp ve hasar durumlarında CMR madde 17/4'teki özel sorumluluktan kurtulma sebeplerine dayanmak istediğinde ispat yükü CMR madde 18/2 hükmünce yine taşıyıcıda olmakla birlikte; bu durumda taşıyıcının özel sorumluluk sebeplerinden birinin varlığını ispat etmesi, sonrasında kayıp veya hasardan doğan zararın bu sebepten meydana gelmiş olabileceğini ortaya koyması gerekli ve yeterlidir. Yani madde 17/4 anlamında illiyet bağının ispatı hususunda ispat yükü yer değiştirmiş, zararın özel sorumluluk sebeplerinden kaynaklanmadığını iddia eden tarafın iddiasını ispata mecbur bırakıldığı bir durum oluşturulmuştur.

Taşıyıcı CMR 17/4 anlamında özel sorumluluktan kurtulma sebeplerine dayanması, zararın CMR 17/2'de sayılan genel risklerden kaynaklandığını iddia ve ispat etmesi karşısında engel teşkil etmez¹⁴¹. Yani taşıyıcı çifte savunma yapabilir¹⁴².

II. YÜKÜN KAYIP VE HASARI HALİNDE SORUMLULUĞU KALDIRAN GENEL SEBEPLER

CMR madde 17/2; taşıma sözleşmesine konu yükün kaybı, hasara uğraması ve tesliminin gecikmesi durumlarında kimi şartların meydana gelmesi ile taşıyıcının sorumluluktan kurtulabileceğini düzenlemiştir. Hüküm uyarınca kayıp, hasar ve gecikme;

- 1.hak sahibinin hukuka aykırı davranışı veya ihmalden,
- 2.taşıyıcının hukuka aykırı davranış yahut ihmali sebebiyle olmaması şartıyla hak sahibinin verdiği talimattan,
- 3.yüke has gizli ayıptan
- 4.taşıyıcının önlemesine ve sonuçlarından kaçınmasına imkân olmayan durumdan

¹⁴⁰ Kaya A., Sorumluluk-II, s.251; Aydın A., s.57.

¹⁴¹ Cömert Varol G., s.121.

¹⁴² Akıncı Z., s.96.

Kaynaklanıyorsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır. Taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilmek için; kurtuluş sebebinin varlığını ve bu sebep ile meydana gelen zarar arasındaki uygun illiyet bağıını ispatla mükelleftir. Bununla birlikte CMR madde 29 uyarınca zarara kendisi veya yardımcısı kasten sebep olan taşıyıcı sorumluluktan kurtulma nedenlerine dayanamaz.

Genel sorumluluktan kurtulma sebepleri incelenirken, tezimiz münhasıran kayıp ve hasar hallerinde sorumluluktan kurtulma nedenlerine hasredildiğinden Yargıtay kararları ve örnekler daha ziyade kayıp ve hasar hallerine ilişkin gösterilecektir. Ancak genel sorumluluktan kurtulma sebeplerinin yüküm teslimindeki gecikme halinde de taşıyıcı tarafından öne sürülerek sorumluluktan kurtulması için kullanılabileceği unutulmamalıdır.

A. Taşıyıcının En Yüksek Özeni Göstermesine Rağmen Kaçınamayacağı ve Sonuçlarını Önleyemeyeceği Haller

CMR madde 17/2 genel nitelikli kurtuluş sebebi olarak “kaza”yı kabul etmiştir¹⁴³. Kazadan kasıt engel olunamayan olaydır. Taşıyıcı, tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen özeni fiilen göstermesine rağmen olayın oluşumunu engelleyemiyorsa ortada kaçınılamayan, engel olunamayan bir durum var demektir¹⁴⁴.

Taşıyıcının tedbirli taşıyıcıdan beklenen özeni fiilen göstermemiş olmasına rağmen, gösterseydi de olayın kaçınılmazlığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabileceği haller CMR madde 17/4’te sayılan özel sorumluluktan kurtulma halleri ile mücbir sebeplerdir. Kaçınılmaz hal, mücbir sebepten daha geniş bir anlam ifade eder. Mücbir sebep, yükümlülüğün ifa edilmesinin önünde kat’i bir engel teşkil eden harici bir olay olup, mahiyeti itibariyle olağanüstülük, haricilik, kaçınılmazlık unsurlarını taşır¹⁴⁵. Ne var ki taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği hallerin muhakkak dış kaynaklı olması beklenmez, taşıyıcının kendi tasarruf alanında da bu tip nedenler oluşabilir¹⁴⁶. Örneğin, Yargıtay işyerindeki grev için; grevin işletme içinde gerçekleşen bir olay olması, grevin işçilere tanınmış bir yasal hak olması karşısında mücbir sebep olamayacağı; ancak yasal olmayan iş bırakmaların diğer şartların da

¹⁴³ Karan H., “CMR Şerhi”, s.389.

¹⁴⁴ Kaya A., Sorumluluk-II, s.254.

¹⁴⁵ Abdullah Pulat Gözübüyük, **Mücbir Sebepler ve Beklenmeyen Haller**, Kazancı Yayınları, Ankara 1977, s.38.

¹⁴⁶ Kaya A., Sorumluluk-II, s.255.

mevcudiyeti halinde mücbir sebep olarak değerlendirilebileceğini, grevin niteliğinin önem arz ettiğini belirtmiştir¹⁴⁷.

Doktrinde ve kimi yargı kararlarında Taşıyıcının, kaçınılmaz ve sonuçlarına engel olunamayacak nedenlere dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi için basiretli tacirden de öte, uluslararası taşımacılık işi ile meşgul deneyimli ve basiretli tacirin en üst seviyede özenini göstermesi beklenir¹⁴⁸. Bu görüşe göre en üst seviyede özen gösterir şekilde tedbir aldığını ispat edemeyen taşıyıcı kaçınılamaz ve sonuçları önlenemez duruma dayanarak sorumluluktan kurtulamaz. Ancak bizim de katıldığımız görüşe göre¹⁴⁹ gerek CMR Konvansiyonu mantığında gerekse Türk hukuku bağlamında Türk Ticaret Kanunu madde 18 ve 118 uyarınca basiretli tacir ya da tedbirli taşıyıcı ölçütü sorumluluğu objektifleştirip somutlaştırmak için gerekli ve yeterlidir¹⁵⁰. Dolayısıyla en üst özen kıstasını, tedbirli taşıyıcıdan beklenen özene denk tutmak isabetli olacaktır.

Genel sorumsuzluk sebebi olarak en yüksek özen gösterilmesine rağmen kaçınılamayan ve sonuçları önlenemeyen haller ispatı en güç olan sorumsuzluk sebebidir. Taşıyıcının öncelikle diğer sorumsuzluk sebeplerinin varlığı halinde onlara dayanması menfaatine olacaktır¹⁵¹. Zira tedbirli taşıyıcının göstereceği özen görecelidir. Olayın kaçınılmazlığı ya da sonucun önlenemezliği hakkında yargıya varılırken CMR madde 17/4'te sayılan haller hariç her durum ve şart ayrıca ele alınmalı ve taşıyıcının bu durum ve şartlardan kaçınabilmek için fiilen nasıl tedbirler

¹⁴⁷ “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 iş yerindeki 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 kararını ne kadar bir süre önce alınmış olduğu soruşturularak davalı işletmenin önceden grev kararını bilmesine rağmen dava konusu gül gibi çabuk bozulacak bir malın taşıma işinin yüklenmemesi gerektiği üzerinde durulmaksızın davanın reddi cihetine gidilmesi isabetsiz ve davacıların temyiz itirazı yerindedir.” Yargıtay 11. HD. E.1979/5533 K.1979/5488 T.03.12.1979, Kazancı İçtihat Programı, 01.05.2022

¹⁴⁸ Arkan S., Taşıyıcının Sorumluluğu, s.44; Arkan S., Demiryolu, s.102.

¹⁴⁹ Karan H., CMR Şerhi, s.391.

¹⁵⁰ “Davada uygulanması gereken CMR 17/2.maddesine göre, taşıyıcı kayıp, hasar ve gecikmenin kaçınılmaz ve önlenemeyen sonuçlardan kaynaklandığını kanıtlayarak sorumluluktan kurtulabilir. Taşıyıcının basiretli bir taşıyıcının göstermesi gereken özeni göstermesi gerekir. Bazı tehlikelerin sıkça baş gösterdiği ülkelerde taşıyıcılar bu tehlikelerle ilgili kesin önlemler almalıdır. Somut olayda ise olayın meydana geliş biçimi ve yukarıda belirtildiği gibi iç karışıklıklar içinde bulunma, saldırı ve yakma olaylarının sıkça görüldüğü Irak'ta taşıma sırasında davalıların basiretli bir taşıyıcının göstermesi gereken özenle davranıp davranmadığı konusunda tarafların açıklama ve delilleri sorularak, varsa bu deliller toplanıp sonucuna göre bir karar vermek gerekirken bu konuda olayın tarafların iddiaları doğrultusunda cereyan etmiş olması ihtimaline dayalı başkaca açıklama içermeyen bilirkişi raporu benimsenerek, yazılı gerekçeyle davanın reddi yerinde görülmemiş ve davacı vekilinin temyiz isteminin kabulü ile hükmün yukarıda açıklanan nedenlerle bozulmasına karar vermek gerekmiştir.” Yargıtay 11.HD. E.2006/13351 K.2008/930 T.01.01.2008, Kazancı İçtihat Programı, 01.05.2022

¹⁵¹ Özdemir T., Sorumluluk, s.205.

aldığı araştırılmalıdır. Gösterilen özen değerlendirilirken öncelikle taşıyıcının uluslararası taşımacılık yapan CMR taşıyıcısı olduğu göz önünde bulundurulmalı; akabinde somut olayda taşımanın güzergahı, mevsim/hava durumu, teknolojik imkanlar, kullanılan taşıt özellikleri, taşınacak yük nitelikleri vb ayrıca değerlendirilmelidir. Yükün çalınması¹⁵², aracın önüne aniden yaya çıkması sebebiyle kaza yaşanması, taşıtın camına kuş çarpması¹⁵³, yangın, ağır hava muhalefeti¹⁵⁴ gibi durumlar tek başına taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına imkân vermez. Taşıyıcı bu durumun yaşanmaması için gerekli tüm tedbirleri tedbirli bir taşıyıcı olarak fiilen aldığını ortaya koymak mecburiyetindedir. Örneğin iç karışıklıklar yaşanan bir ülkede taşıma gerçekleştirilecekse¹⁵⁵ bu duruma göre alınacak tedbirler ağırlaştırılmalıdır.

¹⁵²“Davalı vekili, İtalya’nın riskli bir ülke olması nedeniyle hırsızlık olayının kaçınılmaz olduğunu savunduğuna göre, tam tersine taşıyıcının böyle bir ülkeye, yeterli önlemler alarak yola çıkması, bu meyanda ikinci bir şoför veya muavin bulundurmak, araca alarm taktırmak veya günün teknolojik olanaklarından yararlanılarak makul, uygulanabilir türden diğer tedbirleri alması gerektiğini söylemek mümkündür.

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 arttıracak 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.”Yargıtay 11.HD E.2000/2114 K.2000/3241 T.20.04.2000, Kazancı İçtihat Programı, 05.05.2022.,

¹⁵³ “Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına ve her ne kadar dava konusu taşımayı yapan aracın camına kuş çarptığına dair tutanağın diğer sayfaları olduğu iddia edilen belgelerin ibrazı ile ek rapor alınması talep edilmesine rağmen mahkemece ek rapor alınmamış ise de esasen bilirkişilerin raporlarında burada mutlak ve objektif bir kaçınılmazlıktan söz edilemeyeceğini ve sürücünün bütün ihtimalleri hesaba katarak araç kullanmadığı hususunun açık olduğunu belirtmiş olmalarına göre, davalı vekilinin tüm temyiz itirazları yerinde değildir.” Yargıtay 11.HD E.2013/6266 K.2013/21985 T.15.10.2013, <https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, 05.05.2022.

¹⁵⁴ “...yaz ortasında anormal bir kış havasının yaşanması ve bunun meteoroloji tarafından önceden bildirilmemiş olması gibi durumlar taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarır. Somut olayda, meteoroloji, olayı önceden bildirdiğini yazısında açıklamamış, olağanüstü olay raporunun olaydan sonra düzenlendiği bildirilmiştir. Bu durumda somut olayda olayın davalının öngöremeyeceği ve önleyemeyeceği bir doğa olayı olduğu ve salt bu nedenle davalının CMR’nin anılan 17/2 maddesi uyarınca sorumlu tutulamayacağı sonucuna varılmasında usulsüzlük bulunmamaktadır.” Yargıtay 11. HD E.2008/2440 K.2009/6634 T.01.05.2009, Kazancı İçtihat Programı, 05.05.2022.

¹⁵⁵ “Dava, CMR Konvansiyonu’na tabi uluslararası taşıma sırasında uğranılan ve nakliye sigortası poliçesi kapsamında karşılanan zararın sigortacı tarafından taşıyıcılardan rücu tazmini isteğine ilişkindir.

CMR 17/2.maddesine göre, taşıyıcı kayıp, hasar ve gecikmenin kaçınılmaz olduğu durumlardan ve önleyemeyeceği sonuçlardan kaynaklandığını kanıtlayarak sorumluluktan kurtulabilir. Taşıyıcının basiretli bir taşıyıcının göstermesi gereken özeni göstermesi gerekir. Bazı tehlikelerin sıkça baş gösterdiği ülkelerde taşıyıcılar bu tehlikelerle ilgili kesin önlemler almalıdır. Somut olayda ise olayın meydana geliş biçimi ve yukarıda belirtildiği gibi iç karışıklıklar içinde bulunma, saldırı ve yakma olaylarının sıkça görüldüğü Irak’ta taşıma sırasında davalıların basiretli bir taşıyıcının göstermesi gereken özenle davranıp davranmadığı konusunda tarafların açıklama ve delil/eri sorularak, varsa

Yoğun hava muhalefeti halinde önlenemez ve kaçınılmaz bir durum gibi değerlendirme yapılsa da bu durumun önceden bilinip bilinemeyeceği, alternatif güzergahların varlığı gibi kıstaslar da değerlendirilerek taşıyıcının sorumlu tutulup tutulmayacağına karar verilmelidir. Yargıtay da bu anlamda, daha önce de taşımış bir dere kenarına araç park ederek hak sahibinin mallarının zarara uğramasına sebep olan taşıyıcının CMR madde 17/2'den yararlanmasının mümkün olmayacağı kanısındadır¹⁵⁶.

Taşıyıcılar, taşıma esnasında alınacak önlemleri belirlerken hukuk kurallarını, güzergahlarındaki ülkelerin mevzuatlarını ve idari kurallarını, taşıma sektöründeki ticari teamülleri dikkate almak mecburiyetindedirler. Şoförün günlük sürüş saatini aşması, taşıya fazla yükleme yapılması veya taşıyıcının alarm cihazları, güvenli park yerleri vb. konularda sigortacının yaptığı uyarıları kulak ardı etmesi kabul edilemez¹⁵⁷ ve bu sebeple meydana gelen zararda taşıyıcı sorumlu olur.

CMR madde 3'e göre yardımcılarının fiilleri de taşıyıcının bizzat kendi fiili gibi değerlendirildiğinden taşıyıcı sorumluluktan kurtulmak için hem kendisinin hem de yardımcılarının tedbirli bir taşıyıcının özenini fiilen gösterdiğini, buna rağmen yükteki zararın ortaya çıktığını ispat etmek zorundadır. Ancak yardımcılarının hangi aşamada taşıma işine dahil oldukları ve görev tanımları kapsamında tedbirli tacir ölçütüne

bu deliller toplanıp sonucuna göre bir karar vermek gerekirken bu konuda olayın tarafların iddiaları doğrultusunda cereyan etmiş olması ihtimaline dayalı başkaca açıklama içermeyen bilirkişi raporu benimsenerek, yazılı gerekçeyle davanın reddi yerinde görülmemiş ve davacı vekilinin temyiz isteminin kabulü ile hükmün yukarıda açıklanan nedenlerle bozulmasına karar vermek gerekmiştir.”Yargıtay 11.HD. E.2006/13351 K.2008/930 T.01.02.2008, Kazancı İçtihat Programı, 01.05.2022

¹⁵⁶ “CMR Konvansiyonu’nun 17/2’nci maddesinde, kayıp, hasar ve gecikme taşıyıcının kaçınmayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı bir olaydan doğmuş ise taşıyıcının sorumluluktan kurtulacağı öngörülmüştür. Deneyimli ve basiretli bir taşımacının göstermesi gereken özen ve tedbire rağmen bu sonuç ortaya çıkacak ise taşıyıcının sorumlu olmadığı kabul edilebilecektir. Doktrinde bir görüşe göre basiretli bir tacirin göstereceği özenin üzerinde, hatta basiretli bir taşımacıdan beklenen dikkat ve özenin ötesinde en üst düzeyde özenin gösterilmesine ihtiyaç duyulur. (Arkan Sabih, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayın No:40, ..., 1982, Sh 44) Somut olayda, yükün teslim alınmasından sonra aracın bekletildiği sırada anılan olayın meydana geldiği nazara alındığında, ... Deresi’nin daha önce de taşıdığı gözetilmeden, buraya garaj yapan davalının basiretsiz davrandığı, söz konusu derenin taşarak davalıya ait bulunan tır parkında bulunan tır içindeki dava dışı sigortalının mallarına zarar vermemesi için gerekli önlemleri almayan davalının kusurlu bulunduğu kabul edilmelidir. Bununla birlikte, yükün teslim alınmasından sonra davalının beklemesinde zaruret bulunup bulunmadığı ile karar gerekçesinde gösterilen davacı ... şirketine karşı davalının sorumlu tutulamayacağı hususlarının da tespitiyle gerekçeli ve denetime elverişli yeni bir rapor alınarak, ortaya çıkacak sonuca göre bir karar verilmesi gerekirken, eksik incelemeye dayalı yazılı şekilde hüküm tesisi de doğru olmamıştır.” Yargıtay 11. HD. E. 2012/4385 K. 2013/8887 T.02.05.2013, <https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/> , 01.05.2022.

¹⁵⁷ Karan H., “CMR Şerhi”, s.392.

uymaları beklenmelidir; bu anlamda yardımcıları için tedbirli bir taşıyıcı yerine tedbirli şoför¹⁵⁸, tedbirli istifçinin özeninin fiilen gösterilip göstermediği değerlendirilir.

Nihayetinde taşıyıcının sorumsuzluğu hakkında bir kanıya varabilmek için değerlendirilmesi gereken yegâne olgu; kayıp, hasar veya gecikmeye neden olan olayda gerek taşıyıcı gerekse yardımcıların tedbirli bir taşımacıdan beklenen derecede özeni fiilen gösterip göstermediğidir. Özenin fiilen gösterildiği ortaya konmadığı sürece taşıyıcının sorumluluktan kurtulması mümkün olmayacaktır.

B. Hak Sahibinin Hatası veya İhmali

CMR madde 17/2'ye göre "eğer kayıp, hasar veya gecikme hak sahibinin hatası veya ihmaliinden...ileri gelmişse, taşıyıcı sorumlu tutulmaz."

Hak sahibi kavramı, sadece gönderici ve alıcıyı değil; taşıma fiilinin gerçekleştiği sırada yük üzerinde CMR 12 bağlamında tasarruf hakkı olan kişileri¹⁵⁹ ve CMR madde 3 anlamında bu kişilerin yardımcılarını¹⁶⁰ da kapsar. Yani taşıyıcının CMR madde 3'te düzenlenen yardımcıların kusurundan taşıyıcının bizzat kendi fiiliymişçesine sorumlu olduğu hükmünün kıyasen uygulanması neticesinde, gönderici ve alıcı kusuru haricinde bunların yardımcılarının da kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulma mevcuttur.

Hak sahibinin hatası veya kusuru denildiğinde en yaygın karşılaşılan durumlar ambalajlama, işaretleme, yükleme, istifleme ve boşaltma ile refakat bilgi ve belgelerindeki eksikliklerdir. Bunlar genelde CMR madde 17/4-b,c,d hükümlerine dayanılarak özel sorumsuzluk sebebi olarak lehe getirilen karineler sebebi ile ileri

¹⁵⁸ "Davalı vekili, CMR 17/2. maddesi gereğince kazanın taşımacının önlemesine olanak bulunmayan durumlardan ileri geldiğini, hasarın büyümesinin bir nedeninin de kurtarma çalışmalarında bu işe uygun olmayan iş makinelerinin kullanılmış olması ve emtianın depolama şartlarına uygun muhafaza edilmemesinin yol açtığını, emtianın aslında hasarlı olup olmadığı ve mal sahibinin bunları test imkanı var iken bunun gerçekleştirmediğini, gümrükte çıkması muhtemel masraflar nedeniyle sovtaj edilemeyeceğine ilişkin tespitin sübjektif menfaatlerinden kaynaklandığını, CMR 27. madde hükmü gereğince faize ve faiz başlangıç tarihine de itiraz ederek ve faizin yıllık % 5'i geçmeyecek şekilde olması gerektiğini savunarak davanın reddini istemiştir... Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına ve her ne kadar dava konusu taşımayı yapan aracın camına kuş çarptığına dair tutanağın diğer sayfaları olduğu iddia edilen belgelerin ibrazı ile ek rapor alınması talep edilmesine rağmen mahkemece ek rapor alınmamış ise de esasen bilirkişilerin raporlarında burada mutlak ve objektif bir kaçınılmazlıktan söz edilemeyeceğini ve sürücünün bütün ihtimalleri hesaba katarak araç kullanmadığı hususunun açık olduğunu belirtmiş olmalarına göre, davalı vekilinin tüm temyiz itirazları yerinde değildir." Yargıtay 11.HD. E.2013/6266 K.2013/2985 T.03.12.2013, <https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/pf/sorgula.xhtml>, 01.05.2022

¹⁵⁹ Akıncı Z., s. 92; Kaya A., CMR-II, s.251.

¹⁶⁰ Aydın A., s.59; Kaya A., CMR-II, s.251; Özdemir T., Sorumluluk, s.210.

sürülmektedir. CMR madde 17/2 genellikle bu durumlar dışındaki hallerde sorumsuzluk iddiasının öne sürülmesini sağlar. CMR madde 17/2 CMR madde 7, 10,11 ve 22’de gönderici için ayrı ayrı sorumluluk yükleyen durumlar olarak ortaya çıkmaktadır. Örneğin, taşıma evraklarındaki eksiklik veya usulsüzlük nedeniyle yüke el konması, yükün ihtiyati haciz veya tedbire konu olması, kamu otoritesi müdahalesi¹⁶¹, gümrük belgelerinin yetersizliği ya da mevzuata uygun olmayışı, yükün olması gerektiği gibi paketlenmemesi, sevk mektubunda yer alan yüke ilişkin bilgilerin yetersizliği, yük hakkında eksik ve/veya hatalı bilgi verilmesi¹⁶² vb. durumlar taşıyıcının CMR 17/2 hükmünden yararlanarak sorumluluktan kurtulmasını sağlayan hak sahibi kusurlarıdır. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını sağlayan hak sahibi kusurları aktif hareketle olabileceği gibi ihmal suretiyle de ortaya çıkabilir; evrak eksikliği, yanlışlık karşısında sessiz kalınması gibi durumlar da taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarabilir¹⁶³.

C. Taşıma Konusu Yüke İlişkin Özel Ayıp

CMR madde 17/2 uyarınca “eğer kayıp, hasar veya teslimde gecikme...yüke has kusurdan...ileri gelmiş ise, taşıyıcı sorumlu tutulamaz.” Taşıyıcın sorumluluktan kurtulabilmesi; hasar, kayıp ve gecikmeye neden olan ayıbın bizzatı yüke has özel ayıp olması gerekmektedir. Yani, taşımaya konu yük aynı nitelikte ve benzer koşullarda üretilen yüke kıyasen bir eksiklik içeriyor ve zarar bunun neticesinde ortaya çıkıyorsa, taşıyıcı CMR 17/2 anlamında sorumluluktan kurtulabilir¹⁶⁴.

Yüke has ayıp, yükün fiziki yapısı nedeniyle kedinden beklenen menfaati ve dolayısıyla değerini azaltan bozulma ve eksiklerdir. Televizyon ekranındaki çatlak¹⁶⁵, bilgisayarda hard diskin olmayışı, beyaz eşyanın sigortasının olmayışı, frigorifik taşıtla taşıma yapılmasına rağmen yükleme aşamasında belirli ısıda yüklendiği için etlerin bozulması¹⁶⁶, yangına sebep olabilecek liflerin taşınması¹⁶⁷ vb. ayıplar bu tip bozulma ve eksiklere örnek gösterilebilir.

¹⁶¹ Özdemir T., Sorumluluk, s.211.

¹⁶² Aydın A., s.60; Akıncı Z., s.97.

¹⁶³ Kaya A., Sorumluluk-II, s.252.

¹⁶⁴ Kaya A., Sorumluluk-II, s.254.

¹⁶⁵ Karan H., CMR Şerhi, s.403.

¹⁶⁶ Aydın A., s.66.

¹⁶⁷ “...kiralanan çekicinin davalılardan'ye ait yükün taşınması sırasında araçta çıkan yangın sebebiyle zayı olduğu, yangının taşınan yükten kaynaklandığı hususu tartışmasızdır... ava CMR Konvansiyonu hükümlerine tabi taşıma sırasında meydana gelen hasar sebebiyle tazminat istemine ilişkindir. CMR Konvansiyonu'nun 17. maddesi uyarınca taşıyıcı, yükü teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybindan ve doğacak hasardan sorumludur.

Burada yüke has ayıptan kasıt, gizli ayıptır. Taşıyıcının bildiği veya bilmesi gerektiği görünür ayıba dayanarak sorumluktan kurtulması düşünülemez. Zira tedbirli bir taşıyıcı olarak CMR madde 8 hükmünce taşıyıcı yükün ve ambalajının görünürdeki durumunu kontrol etmekle mükelleftir. Dolayısıyla taşıyıcı yükteki ayıbı ilk bakışta anlayabiliyorsa göndericinin taşıma senedindeki beyanı düzeltmesini istemeli, düzeltilmediği takdirde taşımayı gerçekleştirmemelidir; şayet taşımayı yapacak olursa yükteki ayıp nedeniyle yük zarara uğrarsa taşıyıcı CMR 17/2'ye dayanarak sorumluluktan kurtuluş kanıtı getiremez.

Yüke has ayıp, CMR 17/4-d'de düzenlenen yükün doğal özelliği özel sorumsuzluk sebebinden farklıdır. CMR 17/4-d'deki yükün doğal özelliği özel sorumsuzluk sebebi durumunda yükün dahil olduğu türden farklı olarak gizli ayıplı olmasından ziyade; aksine yükün dahil olduğu türün ortak özelliğinin yükün çabucak zarara uğraması ile gerçekleşir. Yükün doğal özelliği alıcılar tarafından da kabul edilegelmiş, nevi tüm eşyada ortak olduğundan beklenen faydayı azaltmaz ya da kaldırmaz. Cam, porselen gibi kırılabilir yükler, gıda maddeleri gibi bozulabilenler ve paslanabilen kimi yükler CMR 17/4-d kapsamındadır¹⁶⁸. Ve tabi ayrıca CMR 17/4-d halinde kayıp ve hasar halleri için ispat kolaylığı ve CMR 18/2'den yararlanma imkânı getirilmiştir.

D. Hak Sahibinin Emir ve Talimatı

Taşıyıcı CMR 17/2 uyarınca hak sahibinin verdiği talimatlar sebebi ile vuku bulan kayıp, hasar ve gecikme hallerinden sorumlu tutulamaz. Bu sorumluluktan kurtulma sebebine dayanılabilmesi için öncelikle talimatın mevcut olması gerekir. Eğer hak sahibi taşıyıcıya belirli şekilde harekette bulunması için talimat vermeyip, kendisine karar verme imkânı vermişse ortada talimat olmadığından CMR madde 17/2'deki sorumluluktan kurtulma nedenine dayanamaz¹⁶⁹.

Taşıyıcı, CMR madde 12, 14 ve 15 hükümlerince hak sahibinin vermiş olduğu talimatlarla bağlıdır. Yine taşıyıcı, yükün özelliklerini dikkate alarak gönderenin verdiği taşıma talimatlarını dikkate almak ve yükün taşınması esnasında göstereceği özen

Ancak, kayıp, hasar veya gecikme istek sahibinin hatası veya ihmaliinden, 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. "Yargıtay 11. HD. E. 2015/15094 K. 2016/372 T. 18.1.2016, Kazancı İçtihat Programı, 05.05.2022.

¹⁶⁸ Aydın A., s.66.

¹⁶⁹ Kaya A., Sorumluluk-II, s.253.

ve alacağı tedbirleri belirlemekle yükümlüdür. Bu minvalde taşıyıcı hak sahiplerinin vereceği tüm talimatlar için CMR madde 17/2 sorumsuzluk sebebine dayanabilir.

Talimat, taşıma süresince yani teslimden-hatta taşıma sözleşmesinin başlangıcından- tesellüme, yük taşıyıcının tasarrufundayken herhangi bir anda verilmiş olabilir¹⁷⁰. Bu talimat neticesinde ortaya çıkan zarar, talimatı verenin üzerine bırakılmıştır. Talimatı verenin bu halde kusurlu olması aranmaz, talimat ile zarar arasında uygun illiyet bağının varlığı yeterli olacaktır. Talimat, hak sahibi tarafından verilmelidir. Burada hak sahibi, talimatın verildiği zamanda yük üzerinde CMR madde 12 bağlamında tasarruf ve talimat hakkı olan kişileri ve bunların CMR madde 3 anlamında yardımcılarını ifade eder¹⁷¹. Talimatı vermede yetkili olmayan kişinin talimatını yerine getirmiş olmak taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmaz. Talimat verme yetkisi olan kişinin talimatı verirken talimat yetkisi mevcut olmalıdır. Talimatı verme anında yetkili olmayan kişinin sonradan yetkiyi haiz olup olmayacağı muğlak iken talimatını yerine getiren taşıyıcı kusurlu olacağından talimatı verenin talimat verdikten sonra yetkili olmasına dayanarak taşıyıcının bu kusuru bertaraf etmesi mümkün olmaz. Taşıyıcı bu durumda yükün kaybı, hasara uğraması ve tesliminde meydana gecikmeden sorumlu olur; yetkisiz kişiye karşı ise ancak haksız fiil hükümlerince tazminat davası açabilir¹⁷². Tüm bunlarla birlikte söylemek gerekir ki talimatı verenin yetkili olup olmadığının ispatı da taşıyıcıda değildir¹⁷³, talimat verenin yetkisiz olduğunu iddia eden bunu ispat etmekle mükellef olur.

Belirtmek gerekir ki CMR madde 17/2 hak sahibin verdiği talimattan bahsetse de, burada da yukarıda anlatılan genel sorumsuzluk sebeplerinden talep veya hak sahibinin kusuru halinde olduğu gibi taşıyıcı; göndericinin açtığı davada alıcının, ya da aksine alıcının açtığı davada göndericinin kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulabilir¹⁷⁴.

Her ne kadar taşıyıcının hak sahibinin talimatlarıyla bağlı olduğu bir olgu ise de taşıyıcı basiretli bir taşıyıcı olarak kanuna aykırı ya da açıkça yükün kaybı, zarara uğraması ya da tesliminde gecikmeye sebep olacak talimat aldığı anda talimatı yerine getirmekten kaçınmalı ve bunu gecikmeksizin hak sahibine bildirmelidir¹⁷⁵. Hak

¹⁷⁰ Aydın A.,s.62; Özdemir T., Sorumluluk, s.214.

¹⁷¹ Gençtürk M.,s.169;Akıncı Z., s.99; Aydın A.,s.61; Kaya A., Sorumluluk-II,s.253.

¹⁷² Özdemir T., Sorumluluk, s.216.

¹⁷³ Kaya A., Sorumluluk-II, s.253.

¹⁷⁴ Akıncı Z., s.98.

¹⁷⁵ "Dava, sigortacı şirketin malı hasarlı teslim eden taşıyıcı aleyhine açmış olduğu taşıma sigortasına dayalı rücu tazminat davasıdır. Gerek T.T.K.nda ve gerekse CMR'de öngörülen sorumluluk sistemine göre, taşıyıcı, eşyanın kendisi tarafından teslim alındığı tarih ile gönderilene teslim ettiği tarih arasında uğradığı hasardan sorumludur. (TTK 781, CMR 17/1) Taşıyıcının bu sorumluluktan

sahibinin buna rağmen talimatta ısrarcı olması halinde kendi durumunu ağırlaştırmadığı ölçüde talimata uymalı, aksi halde CMR madde 12/5 ve 12/6 hükümlerince hareket etmelidir¹⁷⁶, madde 16 hükümleri saklıdır. Aksi halde CMR madde 17/5 mucibince meydana gelen zarardan sorumluluğu söz konusu olabilir¹⁷⁷. Yargıtay'ın yerleşik kararlarında da her ne kadar taşıma koşulları hak sahiplerince belirlense de, bu koşullar sebebi ile ortaya çıkan zarar neticesinde şayet taşıyıcı basiretli bir tacir olarak gerekli uyarılarda bulunup tedbir almamışsa kusura ortak olacağı yönünde kanaat mevcuttur¹⁷⁸.

III. YÜKÜN KAYIP VE HASARI HALİNDE SORUMLULUĞU KALDIRAN ÖZEL SEBEPLER

CMR madde 17/4 taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran 6 özel sebebi düzenlemektedir. Bu özel sebeplerin ortak özellikleri hayatın normal akışında, tedbiri ve özeni fiilen gösteren taşıyıcının dahi kaçınamayacağı haller olmalarıdır. Bu sebeplerin kaçınılmazlıkları karine, taşıyıcının bu hallerden kaçınabileceği durumlar ise istisna kabul edilmiştir. Zira bahse konu özel sebeplerde taşıyıcının tasarrufta bulunması söz konusu olmadığı gibi buna imkân da yoktur¹⁷⁹.

Özel sorumluluktan kurtulma sebepleri CMR 17/4'te düzenlenmiş olup; CMR madde 17/2'de düzenlenen genel sorumluluktan kurtulma sebepleri zarar, hasar ve

kurtulması, ancak anılan maddelerde belirtilen kurtuluş beyinelerini ispatlamasıyla mümkündür. Davalı her ne kadar, istif ve yüklemenin göndericiye ait olduğunu, hasarın kötü ambalaj ve istifleme hatasından kaynaklandığını savunmuş ise de, gönderen hatalı yükleme konusunda yanlış talimat vermiş olsa bile, taşıyıcının, malın emniyetle taşınmasını sağlamak üzere her türlü tedbiri alması, hatalı yüklemeyle karşı çıkması gerektiğinden, basiretli bir taşıyıcıdan beklenen davranışta bulunmaması nedeniyle sorumluluğu vardır." Yargıtay 11.HD E.2002/12522 K.2003/5035 T.15.05.2003, Kazancı İçtihat Programı, 05.05.2022.

¹⁷⁶ CMR madde 12/5:

Tasarruf hakkını kullanma aşağıdaki koşullara bağlıdır:

a) Gönderici 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 ziyayı 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 gönderici veya alıcılarına zarar vermemelidir.

c) Bu talimat gönderilen yükün bölünmesine yol açmamalıdır.

CMR madde 12/6:

Bu maddenin 5 (b) paragrafında öngörülen hükümlerden dolayı taşımacı aldığı talimatı yerine getirmez ise bu talimatı kendine veren kişiye derhal bilgi verecektir.

¹⁷⁷ Adıgüzel B., s.142; Arkan S., Demiryolu, s.103; Aydın A., s.65.

¹⁷⁸ Erdil E., s.233.

¹⁷⁹ Aydın Alber Yüce, "Karayolu Taşımalarında Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluktan Kurtulmasında Özel Sebepler", **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 25, S. 1, Haziran 2019, ss. 360–387, s.362.

gecikme hallerinde ileri sürülebiliyorken; CMR 17/4'te düzenlenen özel sorumluluktan kurtulma halleri yalnızca taşımaya konu yükün kaybı ve/veya hasara uğraması hâlinde ileri sürülebilip gecikme halinde ileri sürülememektedir¹⁸⁰. Zira özel sorumluluktan kurtulma sebepleri bizatihi yükün hasar ve/veya kaybına ilişkin özel risk ihtiva eden olayları ele almaktadır.

Özel sorumluluktan kurtulma sebeplerinin genel sorumluluktan kurtulma sebeplerinden ayrışmasındaki en önemli etkenlerden biri ispat hususundadır. Yukarıda ayrıntılı açıklandığı üzere madde 17/2'de düzenlenen genel sorumluluktan kurtulma sebeplerine dayanıldığında taşıyıcı hem sorumsuzluk sebebini hem zarar ile sebep arasındaki illiyet bağıını hem de tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen dikkat ve özenin fiilen yerine getirdiğini ispatla mükelleftir. CMR madde 17//4'te düzenlenen özel sorumluluktan kurtulma sebeplerine dayanıldığında ise bu sebeplerden birinin varlığının ortaya konması yeterli olacaktır. Uygun illiyet bağıının taşıyıcı tarafından ispatı beklenmez; zira bu sebeplerin varlığı halinde zararın bu sebeplere dayalı ortaya çıktığı karine kabul edilmiştir. Zararın CMR madde 17/4'te sayılmış sebeplerden ortaya çıkmadığını iddia eden hak sahibi CMR madde 18/2 uyarınca illiyet bağıının olmadığını ispatla mükelleftir.

CMR madde 17/4'te sayılan özel sorumluluktan kurtulma sebepleri aşağıdaki gibi sayılmıştır;

- Taşımanın Üstü Açık Taşıtla Yapılması
- Taşımaya Konu Yükün Ambalajsız Ya Da Kötü Ambalajlı Taşınması
- Yükün hak sahipleri veya hak sahipleri adına çalışan kişilerce hatalı yüklenmesi, istiflenmesi ve boşaltılması
- Yükün doğal niteliği gereği kayıp veya hasara uğraması
- Yük üzerindeki marka veya numaralandırmanın eksik ya da hatalı olması
- Canlı hayvan taşınması
- Tehlikeli eşya niteliğindeki yükün taşınması

CMR madde 17/4 haricinde madde 17/3'te taşıtın elverişsizliği, CMR madde 22'de ise tehlikeli eşya niteliğinde yükün taşınması halinde sorumluluk düzenlenmiş olup yükün kayıp ve hasarı halinde sorumluluğu kaldıran özel sebepler başlığında incelenecektir.

¹⁸⁰ Kaya A., Sorumluluk-II, s.250, Erdil E., s.239, Uslu M., s.93; Aksi görüş için bkz. Karan H., CMR Şerhi, s.409. Yazar burada konvansiyonun orijinal metninde geçen "damage" teriminin hasar ve kayıp ile birlikte gecikmeyi de kapsadığını düşünmektedir.

A. Taşımanın Üstü Açık Taşıtla Yapılması

CMR madde 17/4-a hükmünce “kullanılmasında anlaşmaya varılmış ve sevk mektubunda açıkça belirtilmiş olduğu üzere, madeni levha ile kaplanmamış açık taşıtlar kullanılması” halinde taşıyıcı sorumlu olmaz.

Taşıyıcı yükü dış risklerden korumak amacıyla üstü kapalı örtülü taşıt içinde gerçekleştirmekle yükümlüdür. Üstü kapalı örtülü taşıttan kasıt yükü taşıma amacıyla kullanılan kısmının dört yanı örtülü olan araçtır. Doktrinde açık aracın, yalnızca üstü değil yanlarının da açık olmasının yeterli olduğu konusunda fikir birliği vardır; yani taşımaya konu yükün dıştan gelen etkilere açık olması halinde aracın açıklığından söz edilecektir¹⁸¹.

Yükün üstü kapalı örtülü taşıt içinde gerçekleştirilmesi yükümlülüğü, yükün elverişli araçla taşınması yükümlülüğünün bir uzantısıdır denebilir. Aksi takdirde yük yağmurda ıslanabilir, hareket halinde bazı parçalar düşebilir. Bu anlamda CMR 17/4-a’da bu şekilde bir özel sorumsuzluk sebebinin düzenlenmesinde maksat tüm bu riskleri göze alan hak sahibinin üstü açık araçla taşıma işinin yapılmasına muvafakat etmiş olması karşısında taşıyıcıyı korumaktır.

Taşıyıcının, üstü açık taşıtla taşıma işini gerçekleştirebilmesi için; hak sahibi ile bu konuda anlaşmaları ve bu anlaşmayı sevk mektubuna geçirmeleri gerekir. Yalnızca sözlü anlaşma yeterli olmayacağından tarafların açıkça sevk mektubuna derç etmeleri zaruridir; meğerki gönderici kanun veya teamül gereği üstü açık taşıtta taşınması zorunlu veya mutata olan yükü taşıyıcıya teslim etmiş olsun, bu halde rıza usulünce verilmiş sayılmalıdır. Her ne kadar aksi görüşler de olsa¹⁸² bizce CMR konvansiyonu ve lafzı ve ruhu ile bir bütün değerlendirilmelidir. CMR madde 4 hükmünce, taşıma sözleşmesi sevk mektubu düzenlenmesi ile gerçekleştirilir ancak bunun yokluğu sözleşmenin geçerliliğine ve varlığına hakele getirmez. Yukarıda da bahsedildiği üzere bu senet ispat aracı olarak önem arz etmektedir. Dolayısıyla sevk mektubunda taşımanın üstü açık araçla yapıldığının derç edilmediği ancak teamül gereği zımni irade uyuşmasının varlığının kabulünün uygun olduğu durumlarda CMR 17/4-a’ya sıkı sıkıya lafzi yorum metodu ile yaklaşmak ve taşıyıcının sorumluluktan kurtulma hükümlerinden yararlanamayacağını kabul etmek hakkaniyetsiz olacaktır

¹⁸¹ Özdemir T., Sorumluluk, s.315.

¹⁸² Aydın A., s.73; Karan H., s.406. Aksi görüş için; Erdil E., s.240; Akıncı Z., s.107; Kaya A., Sorumluluk-II; Özdemir T., Sorumluluk, s.239. Yazarlar, modern taşıma gereklerince zımni irade uyuşması ya da uygulama kaynaklı teamüllerle açık irade uyuşması şartının aşılamayacağını belirtmektedirler.

diye düşünüyoruz. Bu duruma yükün dış etkilere karşı korumaya elverişli olması nedeniyle gönderen tarafından tedarik edilmiş konteynırda taşınan yükün tente ile örtülmesine gerek görülmemesi örnek verilebilir. Otomobil ve keresteler üstü örtülmemiş taşıtlarda taşınırlar. Bu şekilde deniz taşımasında yükün güvertede taşınmasına imkân veren teamülün varlığı yeterli görülmektedir¹⁸³.

CMR madde 17/4-a, madde 18/3 ile birlikte değerlendirilmelidir. Zira CMR madde 18/3 hükmünce “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. Yani, taşımanın üstü açık taşıtla yapılmış olması; her türlü hasar veya kayıp halinde taşıyıcıya madde 17/4-a’ya dayanılarak sorumluluktan kurtulma imkânı tanımaz. Mesela taşınan yüke ilişkin parçalar bütünüyle kayboluyorsa bunun açık araçla taşımadan kaynaklandığına dayanılmaz¹⁸⁴. Ancak parçalardan oluşan yükün, bir parçasının kaybı veya hasarı halinde yine bu özel sorumsuzluk sebebine dayanılabilir. Örneğin, yük birden çok paketten oluşuyorsa bu paketlerden birinin kaybı halinde CMR 18/3 hükmünce 17/4-a’ya gidilemez. Bununla birlikte paketlerden birinin ağzı açılmış ve açık taşıtta taşınması sebebi ile paket içindeki yükün bir kısmı zarar görmüşse 17/4-a’daki sorumsuzluk sebebinden yararlanılabilir¹⁸⁵. CMR madde 18/3 ile, 17/4-a’daki özel sorumsuzluk halinin suiistimali ve hak sahiplerinin mağduriyetinin önüne geçilmek istenmiştir.

B. Taşımaya Konu Yükün Ambalajsız Ya Da Kötü Ambalajlı Taşınması

CMR 17/4-b hükmünce ambalajlanmadıkları veya kötü ambalajlandıkları zaman, özellikleri gereği fire veren veya hasara uğrayan malların ambalajlanmaması veya hatalı ambalajlanmış olması halinde” taşıyıcı sorumlu tutulmaz.

CMR madde 10, yükü ambalajlama yükümlülüğünü gönderene yüklemiştir¹⁸⁶. Gönderen, yükün taşıma esnasında dış etkenlere karşı kaybı ve hasara uğraması

¹⁸³ Örneğin Türk Ticaret Kanunu madde 1151/2.

¹⁸⁴ Kaya A., Sorumluluk-II, s.256.

¹⁸⁵ Özdemir T., Sorumluluk , s.240.

¹⁸⁶ CMR madde 10:

Gönderici, 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.

olasılıklarını önleyecek şekilde yükü ambalajlamakla mükelleftir¹⁸⁷. Gönderen ambalajlamanın yeterli olmaması karşısında taşıyıcıya karşı kusursuz sorumluluk altında iken taşıyıcının aynı sebeple hak sahiplerine karşı sorumlu tutulması mümkün değildir. Taşıyıcı, yetersiz ambalajlama halinde hem CMR madde 17/4-b hükmünce hasar ve kayıptan sorumlu olmayacak hem de CMR 10 hükmünce uğramış olduğu zarar varsa tazminini talep edebilecektir. Hiç veya olması gerektiği gibi ambalajlanmamış yükün özelliği gereği fire veren ya da kayıp ve hasara uğrayan yükteki fire/hasar/kayıbı taşıyıcının önleyebilmesi ve dolayısıyla bu durumdan sorumlu tutulması düşünülemez. Sorumluluktan kurtulma anlamında ambalajlama yükümlülüğü haricen sözleşme ile taşıyıcıya yüklenmediği sürece, kimden kaynaklarsın kaynaklansın yetersiz ambalajlama nedeniyle ortaya çıkan zarar karşısında taşıyıcı sorumluluktan kurtulur¹⁸⁸. Bununla birlikte, taşıyıcı yükü tesellüm ederken CMR madde 8/1-b¹⁸⁹ hükmünce ambalajı kontrol edip gördüğü eksiklik veya yanlışlıkları sevk mektubuna geçirmek ve göndericiyi uyarmakla sorumludur. Aksi halde CMR madde 17/5'te öngörüldüğü üzere müterafık kusur ve zarar paylaşımı ile karşılaşabilir. Zira CMR 9/2¹⁹⁰ uyarınca sevk mektubuna çekince koymayan taşıyıcı

¹⁸⁷ "Mahkemece, iddia, savunma, uyulan bozma ilamı ve dosya kapsamına göre; somut olayda hasarın yükün yetersiz ambalajlanmasından kaynaklandığı, ambalajlamanın gönderenin sorumluluğunda bulunduğu, CMR'nin 17/4-b hükmü uyarınca bu durumda meydana gelen hasardan taşıyıcının sorumlu olmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir." Yargıtay 11. HD E. 2014/12084 K. 2014/18648 T. 1.12.2014, Kazancı İçtihat Programı, 06.05.2022.

¹⁸⁸ "Dava sigortalı emtianın taşınması sırasında uğradığı hasardan dolayı ödenen sigorta bedelinin taşıyandan rücu tahsiline ilişkindir. Mahkemece taşımanın CMR Konvansiyonu'nun uygulanması gereken uluslararası bir taşıma olduğu göz önünde bulundurularak anılan konvansiyonun 17/4-b-c maddesi hükmü ve taşıma sözleşmesinin 20 nolu özel şartlar bölümünde yazılı bulunan ve yükleme, istifleme ve ambalaj kusurlarından taşıyıcının sorumlu olmayacağına ilişkin kayıt nazara alınarak, uyuşmazlığın çözümü cihetine gidilmek gerekirken, anılan husus gözden kaçırılarak, olayda uygulama yeri bulunmayan TTK'nun 766 ncı maddesi hükümleri göz önünde bulundurularak hazırlanan bilirkişi raporuna itibar edilerek yazılı şekilde hüküm tesisi doğru bulunmamıştır." Yargıtay 11.HD E. 2003/2766 K. 2003/9030 T. 8.10.2003, Kazancı İçtihat Programı, 06.05.2022.

¹⁸⁹ CMR 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, gönderici sevk mektubunda bu çekincelere bağlı kalacağını açıkça kabul etmiş olmadıkça göndericiyi bağlayıcı olmayacaktır.

3. Gönderici, 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.

¹⁹⁰ CMR madde 9:

1. Sevk mektubu, taşıma 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.

taşınacak yükün iyi halde ve taşımaya uygun olduğu yönünde gönderici lehine karine oluşturmuş olacaktır. Ancak taşıyıcıdan beklenen kontrol ekspermişçesine yükün niteliği ve ambalajlama niteliği hakkında kapsamlı değerlendirme şeklinde değildir¹⁹¹. Yargıtay'ın genel kabul görmüş içtihatlarınca ambalajlama, yükleme ve istifleme gönderenin yükümlülüğünde de olsa taşıyıcı basiretli taşıyıcıdan beklendiği üzere yüklemeye nezaret etmelidir¹⁹². Dolayısıyla bu yöndeki çekincesini sevk mektubuna şerh düşmeyen taşıyıcı sorumlulukla karşı karşıya kalabilecektir¹⁹³. Ayrıca belirtmek gerekir ki yükün her zaman taşınan yük olmadığı savını öne sürerek ambalaj hatası olup olamayacağını bilemeyeceği iddiası ile taşıyıcı sorumluluktan kurtulamaz; zira basiretli tacir olan taşıyıcı her zaman taşınmayan yük de olsa ambalajın yeterli olup olmadığını dikkatlice araştırıp fark ettiği eksiklikleri ambalajlamayı yapan göndericiye bildirmelidir. Ancak belirtmek gerekir ki taşıyıcının ambalaj hususunda denetim ve gözetim görevi sınırlı olup ayrıntı gerektirmese de istiflemeye denetim ve gözetim

¹⁹¹ Kaya A., Sorumluluk-II, s.247.

¹⁹² "CMR Konvansiyonu'nun 17/4-b maddesi ve bendinde ambalajlanmadıkları veya fena ambalajlandıkları zaman, mahiyetleri icabı fire veren veya hasara uğrayan malların ambalajlanmaması yahutta hatalı ambalajlanmış olması, c bendinde ise, malların gönderici, alıcı veya bunlar adına hareket eden şahıslar tarafından taşınması, yüklenmesi, istif edilmesi veya boşaltılması hallerinde hasardan taşıyıcının sorumlu olmayacağı öngörülmüştür.

Ancak, Dairemizin yerleşik uygulamasına göre, ambalajlama, yükleme ve istif göndericiye ait olsa bile, taşıyıcının basiretli bir tacir gibi davranmaktan kaynaklanan yüklemeye nezaret görevi bulunmaktadır. Bu sebeple taşıyıcının doğacak bir zarardan sorumluluğunun kalkması için bu yöndeki ihtirazi kaydını taşıma sözleşmesine şerh düşmesi gerekir. Ancak, taşıyıcının hiçbir ihtirazi kayıt ileri sürmeden taşımayı gerçekleştirmesi, yükün tam ve sağlam alındığı hususunda karine teşkil eder ise de, taşıyıcının yükün sağlıklı taşınabilmesi ve hasara uğramaması için yükleme ve istiflemeyi, basiretli bir tacir gibi gözetmemesi, hatalı bir yükleme varsa buna karşı çıkması ve yükün güvenli taşınabilmesi için gereken her türlü tedbiri almaması ambalajlama ve istifleme yönünde müterafık kusurunu teşkil eder.

Somut olayda, yüklemenin gönderen tarafından yapıldığı ve taşınan PVC kapı emtiasının ambalajlarında bariz problemlerin olduğu hükme esas bilirkişi raporunda açıklandığı gibi, bu noktada bir çekişme de bulunmamaktadır. Bunun yanında, aynı taraflar arasında gerçekleştirilen diğer taşımalarda da aynı tarz hasarlar meydana gelmiş olup, taşıma sırasında aracın kaza yapmış olduğu da iddia ve ispat edilmemiştir.

O halde, mahkemece, taşıyıcının zararın oluşmasında müterafık kusurunun bulunduğu kabul edilip, sonucuna göre bir karar verilmek gerekirken, yazılı gerekçelerle tüm kusurun davalı taşıyıcı üzerinde bırakılarak dayanın kabulüne karar verilmesi doğru olmamıştır." Yargıtay 11. HD E.2003/5444 K.2004/399 T.16.01.2004, Kazancı İçtihat Programı, 06.05.2022

¹⁹³ "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 kaybin 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." Yargıtay 11.HD. E.2015/11878 K.2015/9046 T.01.12.2016, Kazancı İçtihat Programı, 07.05.2022

görevi genel görünüş anlamında değil bilakis tam bir denetim ve gözetim şeklindedir. Zira ambalajlamada ambalaj içindeki yükün nasıl yerleştirildiği çoğu zaman dışarıdan tespit edilememektedir.

Taşıyıcının bu sorumluluktan kurtulma sebebine dayanabilmesi için öncelikle yükün taşıma esnasında ambalajlanmaya muhtaç olması gerekir. Örneğin otomobil ambalajlanmadan taşınan yüklerdendir. Ancak bilgisayar ve parçaları, kırılabilen eşyalar, tekstil ürünleri yükün zarara uğramaması adına ambalajlanmaya muhtaçlardır¹⁹⁴. Taşıyıcının bu özel sorumsuzluk sebebine dayanması halinde, hasar ve kaybın ortaya çıkması durumunda ambalajlamanın yeterli olup olmadığı, ticari teamüller, taşıma güzergahı, hava durumu, yükün niteliği vb. durumlar da göz önünde bulunarak ambalajlama haricinde alınması gerekli tedbirlerin alınıp alınmadığı da dikkate alınır¹⁹⁵.

Taşıyıcının bu özel sorumluluktan kurtulma sebebine dayanarak sorumluluktan kurtulması için ortaya çıkan hasar ya da kayıp halinin eksik veya hatalı ambalajlama neticesinde olabileceğini ispatlamalıdır. Yani, taşıyıcı kayıp ya da hasarın eksik ya da hatalı ambalajlama neticesinde ortaya çıktığını değil, kayıp veya hasarın eksik ya da hatalı ambalajlama sebebiyle olabileceğini ortaya koymakla lehine karine elde edecek ve ortaya çıkan zararın eksik ya da hatalı ambalajlama neticesinde oluşmadığını ilgili hak sahibi ispatlamak zorunda kalacaktır¹⁹⁶.

C. Yükün Hak Sahipleri veya Hak Sahipleri Adına Hareket Eden Kişilerce Hatalı Yüklenmesi, İstiflenmesi ve Boşaltılması

CMR madde 17/4-c hükmünce taşıyıcı “yükün gönderici, alıcı veya bunların adına hareket eden kişiler tarafından alınması, taşınması, yüklenmesi, istiflenmesi veya boşaltılması” aşamasında oluşacak kayıp ve/veya hasardan sorumlu tutulmaz.

Taşıyıcının bu özel sorumluluktan kurtulma sebebine dayanabilmesi için yükleme, istifleme veya boşaltmanın hak sahipleri ya da onlar adına hareket eden kişilerce gerçekleştirilmesi gerekir. Şayet yükleme, istifleme veya boşaltma taşıyıcı ve onun yardımcılarınca gerçekleştirilmişse sorumluluktan kurtulma hali düşünülemez.

CMR 17/4-c’de bahsi geçen; “yükleme”, yükün taşımanın yapılacağı taşıtın içine ya da üzerine konmasını, “istifleme”, yükleme tamamlandıktan sonra yükün ve taşıtın güvenli seyrini sağlamak amacıyla yüklerin bir araya getirilmesini ve

¹⁹⁴ Özdemir T., Sorumluluk, s.247.

¹⁹⁵ Akıncı Z., s.108.

¹⁹⁶ Aydın A., s.79; Özdemir T., Sorumluluk, s.248.

sabitlenmesini, “boşaltma”, taşımaya konu yükün taşıttan alınıp başka araca ya da yere boşaltılmasını, “alınma” taşımaya konu yükün yükleme ve boşaltmadan önceki ve sonraki her türlü yer değiştirmesi anlamına gelir¹⁹⁷.

CMR bağlamında yükleme, istifleme ve boşaltmanın kimin sorumluluğunda olduğu düzenlenmemiştir. Dolayısıyla, taraflarca bu konu hakkında açık bir düzenleme yapılmadıkça yükleme ve boşaltmanın gönderen ve gönderilenin, istiflemenin ise taşıyıcının sorumluluğunda olduğu kabul edilmelidir¹⁹⁸; fakat bu mutlak bir kaide olmadığından sorumluluk tayini açısından her bir somut olayın özellikleri ayrı değerlendirilmelidir. Türk Ticaret Kanunu’nda ise açık hüküm mevcuttur; TTK 863 hükmünce “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.”

Yükleme, istifleme, boşaltma işlemlerinin hak sahiplerince yapılması tek başına taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Bu durumlarda dahi taşıyıcının tedbirli bir taşıyıcı olarak bu işlemlere nezaret etmesi, yükleme ve istiflemeye fark ettiği yanlış ve eksiklikleri göndericiye bildirip durumu sevk mektubuna geçirmesi zaruridir¹⁹⁹. Taşıyıcı, yükleme ve/veya istiflemenin taşıtın seyrine olumsuz etkisi olup olmayacağı, denge kontrolü ve yükün yükleme/istiflemesinin taşıtın gaz-fren ayarlarını etkileyip etkilemediği kontrol edilmelidir. Yoksa ortaya çıkabilecek zarar ve kayıptan CMR madde 17/5 uyarınca müterafık kusur gündeme gelecektir²⁰⁰.

¹⁹⁷ Tanımlar: Aydın A., s.81.

¹⁹⁸ Erdil E., s.244, Kaya A., Sorumluluk-II, s.242. Aksi görüş için bkz. Aydın A., s.38

Özdemir T., Sorumluluk, s.110, Karan H., CMR Şerhi, s.412. Yazarlar Türk Ticaret Kanunu madde 1178’i örnek göstererek taşıyıcının yükün tesellümünü izleyen süreçte yükü yaşıta yükleme, istifleme, elden geçirme, taşıma, koruma, gözetme ve boşaltma ve hatta yükleme başlamadan önce ve boşaltma bittikten sonra saklama yükümlülüğü altında olduğunu; yükleme, istifleme ve boşaltmanın aksi sözleşmede kararlaştırılmadıkça taşıyıcıya düşen yükümlülükler olduğunu kabul etmektedirler.

¹⁹⁹ Arkan S., Taşıyıcının Sorumluluğu, s.124; Kaya A., Sorumluluk-II, s.258.

²⁰⁰ Yargıtay 11.HD E.2003/5444 K.2004/399 T.19.01.2004; “Somut olayda,hükme esas bilirkişi raporunda,forlikft emtiasının bağlantı kayışları ve vidalarla bağlı olduğu,uzun süren taşımada normal sarsıntılara karşı bir zarara uğramayıp,varma yerine yakın bir yerde sert bir viraaldan dönüş sırasında,emtianın bağlantılardan kurtularak, kamyon kasasını kırıp,yere düştüğü tespitlerine yer verilerek, sürücünün, yüke uygun şekilde viraaldan dönüş yapmadığı ve bu nedenle de, tam kusurlu olduğu sonucuna varılmıştır. Oysa, bu tespitler, daha çok yükleme kusurunun varlığını çağrıştırmaktadır. Davalılardan taşıyan vekili, rapora itirazında, bu yöne işaret etmiştir.Gerçekten de, istiflemenin her türlü yol koşulu öngörülerek,doğru,yeterli ve güven verici şekilde yapılması gerekmekte olup, taşıma boyunca, pek çok viraaldan dönen aracın, son aşamadaki bir viraaldan 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.” Yargıtay 11.HD E.2004/9126 K.2005/5843 T.06.06.2005, Kazancı İçtihat Programı, 07.05.2022

Yukarıda da üzerinde durulduğu üzere taşıyıcının ambalaj açısından denetim ve gözetim yükümlülüğü genel görünüşle sınırlı olmakla, istifleme ve yükleme işlemlerine nezaret ederken tam bir denetim gözetim yükümlülüğü olmaktadır²⁰¹. Yargıtay'ın yerleşik uygulamaları da bu anlamda taşıyıcının tedbirli bir iş adamı olarak nezaret görevinin olduğunu²⁰², taşıyıcının meydana gelecek hasar ve kayıptan sorumluluğunu bertaraf edebilmesi için bu yöndeki ihtirazı kaydını sevk mektubuna geçirmesi gerektiğini vurgulamıştır; zira çekince sürülmeksizin yükün taşınmasının kabul edilmesi, gönderici lehine yükün tam ve sağlam teslim edildiğine karine teşkil eder.

Başlangıçta yükleme ve istifleme gönderici tarafından gerçekleştirilmesine rağmen taşıma esnasında herhangi bir sebeple taşıyıcı yükü tekrar yüklemek mecburiyetinde kaldıysa artık CMR 17/4-c'ye dayanılması mümkün olmaz.

Taşıyıcının ispat yükümlülüğü bakımından CMR 18/2 uyarınca, taşıyıcının CMR 17/4-c'ye dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi için yalnızca yükleme, istifleme ve boşaltmanın hak sahipleri ve onlar adına hareket edenlerce gerçekleştirildiğini ispatlaması yeterli olacaktır. Aksini iddia eden ilgili hasar veya

²⁰¹ "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 olduğu 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 tutulamayacağına 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 gönderici 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."Yargıtay 11.HD E.2016/6659 K.2018/1013 T.13.02.2018, Kazancı İçtihat Programı, 07.05.2022

²⁰² "Dava, taşıma sigorta poliçesine dayalı rücu 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 gönderici, alıcı veya bunların adına hareket eden kişiler tarafından alınması, yüklenmesi, istiflenmesi veya boşaltılması özel bir risk durumu olarak kabul edilmiş, hasar veya kaybın anılan nedenlerden kaynaklanması halinde taşıyıcının sorumlu olmayacağı hükme bağlanmıştır. Fakat, bu halde dahi taşıyıcının yükün sağlıklı taşınabilmesi için yükleme ve istiflemeye 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."Yargıtay 11.HD E.2016/13010 K.2018/4514 T.18.06.2018, Kazancı İçtihat Programı, 07.05.2022

kayın taşıyıcının sorumluluklarını yerine getirmemesinden ortaya çıktığına ilişkin delil sunmakla mükelleftir.

D. Yükün Doğal Niteliği Gereği Kayıp veya Hasara Uğraması

CMR madde 17/4-d hükmünce “özellikle kırılma, paslanma, çürüme, kuruma, normal fire yahut da güve ve haşerattan kısmen veya tamamen zarar görebilecek malların özelliğinden” kaynaklanıyorsa taşıyıcı sorumlu tutulmaz. Taşınan yük, hassas özelliği gereği kayıp ve hasara uğrayabilir, kırılabilir, paslanabilir, çürüyebilir, donabilir, fire verebilir, böceklenebilir. Madde metninde yükün hassas özelliği nedeniyle maruz kalabileceği haller sınırlı sayıda değil örnekleme mahiyetinde sayılmıştır. Hassas özelliği gereği kayıp ve hasara uğrayabilecek yüklere yaş sebze ve meyveler, peynir, çikolata gibi gıda ürünleri, süt ve et ürünleri örnek gösterilebilir²⁰³.

CMR madde 17/4-d hükmünün esas amacı göndericinin yükün kendi özelliğinden kaynaklı hassasiyetlerini bilmesi ve bunlardan kaynaklanan riskleri göndericinin taşımasıdır.

Bir yükün doğal özelliğinden dolayı kayıp ve hasara açık olup olmadığı, bahse konu yükün olağan koşullarda özel olarak koruma tedbiri alınmaksızın taşınması ile kayıp veya hasarın meydana gelip gelmeyeceğine göre tespit edilir²⁰⁴. Bu nitelikteki yükün özel tedbir ve özenle taşınması halinde meydana gelebilecek zarardan kaçınılabilmesi bu yükün doğal niteliği gereği hassas olarak değerlendirilmesine mani olmaz. Dolayısıyla taraflar aralarında yapmış oldukları taşıma sözleşmesiyle taşıyıcının kimi önlemler almasına karar vermiş olsa da ve taşıyıcı bunu yerine getirmese dahi taşıyıcının CMR madde 17/4-d'ye dayanarak sorumluluktan kurtulması mümkün olur²⁰⁵.

Taşıyıcının CMR madde 17/4-d hükmünce sorumluluktan kurtulabilmesi için yükte meydana gelen kayıp ve/veya hasarın yükün kendi doğal hassas özelliğinden meydana gelmiş olabileceğini ortaya koyması halinde zararın bu şekilde meydana geldiği kabul edilir. Bunun karşısında, hak sahibi CMR 18/2 uyarınca hasar ve/veya kaybın yükün doğal niteliğinden meydana gelmediği, taşıyıcının basiretli bir tacir gibi tedbirli davranmaması nedeniyle meydana geldiğini ispat ederek taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasının önüne geçebilir.

²⁰³ Akıncı Z., s.112.

²⁰⁴ Akıncı Z., s.112, Aydın A.,s.86.

²⁰⁵ Erdil E., s.247.

CMR madde 17/4-d'ye madde 18/4 ile istisna getirilmiştir. Buna göre; “Eğer taşıma malın sıcaklığa, soğukluğa, ısı derecesindeki değişimlere ve rutubete karşı 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.” İstisnanın uygulama yeri bulunabilmesi için taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinde özel donanımlı araçla²⁰⁶ taşıma yapılmasına ilişkin hüküm olmalıdır. Aksi halde taşıyıcının kendi kendine özel donanımlı araçla taşıma yapmaya karar vermek gibi bir yükümlülüğü düşünülemez. Şayet sevk mektubunda yükün örneğin soğutuculu bir araçta taşınması hususu yer alıyorsa taşıyıcının özel donanımlı araçla taşıma yapmayı kabul ettiği, dolayısıyla bu sebeple oluşacak zararlardan da sorumlu olacağı kabul edilmelidir²⁰⁷.

Yükün doğal özelliğine ilişkin özel sorumluluktan kurtulma sebebini düzenleyen CMR madde 17/4-d ile CMR madde 17/2'de düzenlenen yüke has gizli ayıp halinde genel sorumluluktan kurtulma sebebi birbirine karıştırılmamalıdır. Yükte hasar ya da kayıba sebep olabilen yüke münhasır özellik, ayıp olarak nitelendirilemez. Yükün bu hassas özelliği yükün dahil olduğu sınıfa has bir özellik olup alıcılar tarafından bilinip, kabul edilen risk olarak değerlendirilir ve yükten beklenen menfaati ortadan kaldırmaz. Ancak yüke has gizli ayıp halinde yük nevi diğer yüklerde olması beklenmeyecek eksikliklere sahiptir²⁰⁸. Taşıma sözleşmesine konu yükün üretim hatası nedeniyle taşıma sırasında kırılması halinde CMR 17/2'ye başvurulabilecekken, yük normal şartlar altında taşınmasına rağmen paslanıyorsa

²⁰⁶ Özel donanımlı araç, taşınacak yükün doğal hassasiyetleri de göz önüne alınarak teçhiz edilmiş, hava tertibatlarına sahip, esasen sıcak/soğuk/nem gibi hava etkilerinden korunurluğu sağkayan araçtır. Aydın A, s.88, Özdemir T., Sorumluluk, s.236

²⁰⁷ “Mahkemece, iddia, savunma, bilirkişi raporları ve tüm dosya kapsamına göre; taşıma sözleşmesine konu pirasaların yüklemesinin tarladan yapıldığı, tam ve sağlam olarak taşımaya alındığı ve taşıma senedine uygun olduğu, davalının ürünü taşıma senedinde belirtilen +2 C sıcaklıkta taşınmamış olduğu, eşyanın doğal niteliğinin baştan bilindiği ve CMR 18/4 maddesi gereğince davalının taahhüt ettiği şartları sağlamadığı ve sorumluluktan kurtulma savunmasında bulunamayacağı, yükleme esnasında ön soğutma yapılmadığı ancak davalı tarafından sıcaklığın +2C'ye indirilmesinin mümkün olması karşısında ön soğutma yapılmamasının taze olan ürünün bu derecede bozulmasını sağlamayacağı, taşıyıcının taahhüt ettiği sıcaklıkta taşımayı sağlamadığı ve zarar meydana gelme ihtimali bilinci ile taşıma yapmış olduğu için tam kusurlu sayılacağı, hasar miktarının % 70 olarak belirlenmesi karşısında zarar miktarı olan 7.511 Euro'nun % 70'ine tekabül eden 5.257,70 Euro'dan davalının sorumlu olduğu gerekçesiyle davanın kısmen kabulüyle 5.257,70 Euro'nun dava tarihinden itibaren işleyecek yıllık % 5 oranında faiziyle birlikte davalıdan tahsiline karar verilmiştir... usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA..”Yargıtay 11.HD E.2015/5726 K.2015/13056 T.07.12.2015, Kazancı İçtihat Programı, 07.05.2022

²⁰⁸ Erdil E., s.247, Karan H., CMR Şerhi, s.417.

CMR 17/4-d anlamında yükün doğal hassasiyeti nedeniyle meydana gelen zarardan bahsedilir²⁰⁹.

E. Yük Üzerindeki İşaret veya Numaralandırmanın Eksik ya da Hatalı Olması

Taşıyıcı CMR madde 17/4-e uyarınca “sandık veya paketlerin üzerindeki marka veya numaraların yetersiz veya hatalı oluşu nedeniyle hasar ve/veya kayıp oluşmuşsa” sorumluluktan kurtulabilir.

CMR madde 7/1-a hükmünce taşımaya konu yükü işaretlemek²¹⁰ ve numaralandırmak gönderenin sorumluluğundadır, dolayısıyla taşıyıcı yükün maruz kaldığı hasar ya da kayıp halinde işaretleme ve numaralandırmadaki hata ya da eksiğe dayanarak taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilir.

Yükün taşınan diğer yüklerden ayırt edilebilmesi ve taşıyıcının tesellüm ettiği ve taşıma taahhüdünde bulunduğu yükü bilebilmesi, yükün işaretlenmesine ve numaralandırmasına bağlıdır. Yani yükün işaretleme ve numaralandırmadaki eksik veya hata nedeniyle ayırt edilememesi sebebiyle kayıp veya hasar meydana gelmişse taşıyıcının sorumlu tutulması düşünülemez. Ancak, taşıyıcı CMR madde 8/1-e hükmüne göre yükün paket ve ambalajları üzerindeki işaret ve sayılarla, sevk mektubuna göre yük üzerindeki işaret ve sayıların uyuşup uyuşmadığını denetlemelidir. Denetlenmediği takdirde işaretleme ve numaralandırmanın sevk mektubundakine uygun olduğuna hak sahibi lehine karine oluşmuş olur. Bu durumda taşıyıcı CMR madde 17/5'e göre müterafık kusur değerlendirmesine muhatap olur ve sevk mektubunda yazılı olan ile gerçek durumun uyuşmadığını başka delillerle ortaya koymaya mecbur kalır²¹¹. Ancak belirtmek gerekir ki taşıyıcı ancak açıkça görünen işaretleme ve numaralandırmaları kontrolle yükümlüdür.

F. Canlı Hayvan Taşınması

CMR madde 17/4-f hükmünce canlı hayvan taşınması halinde bizatihi yükün canlı hayvan olmasından kaynaklanabilecek kayıp ve hasar halinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilecektir. Burada taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran nokta,

²⁰⁹ Aydın A., s.87; Kaya A., Sorumluluk-II, s.259.

²¹⁰ Konvansiyonun resmi Türkçe çevirisinde marka kelimesi kullanılsa da, burada kastedilen ticaret hukuku anlamında bir hukuki terim olan marka değil işarettir. Özdemir T., Sorumluluk, s.255, Erdil E., s.249.

²¹¹ Özdemir T., Sorumluluk, s.256.

taşınan yükün canlı karakteri sebebi ile ortaya çıkan risktir. Canlı hayvanlar, mahiyetleri gereği taşıma esnasında dış etkenlerden kolayca etkilenebilir; hasta olabilirler, mikrop kapabilirler, aç veya susuz kalabilirler.

Canlı hayvan, ekonomik değerine bakılmaksızın her türlü canlı hayvanı kapsar²¹². Taşınan hayvan evcil ya da yabani, kara/su/deniz/tatlı su/hava hayvanı da olabilir²¹³.

CMR madde 17/4-f'ye dayanarak sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyıcı CMR madde 18/5'e göre kendisinden beklenen her türlü tedbiri aldığını ve verilen özel talimatlara uyduğunu ispata mecburdur²¹⁴. Yani taşıyıcı meydana gelen kayıp ya da hasarın canlı hayvan taşınmasından meydana gelebilecek bir zarar olduğunu ve ayrıca zararın ortaya çıkmaması için gereken tüm tedbirleri aldığını ve talimatlara uyduğunu ortaya koymakla mükelleftir. Bu sebeple canlı hayvan taşınması esnasında taşıyıcı hayvanların bakım ve kontrolünü gerçekleştirdiğini, taşıma esnasında kullanılan taşıtın hayvan taşıma kapasitesi ve yaşam alanı anlamında yeterli olduğunu, gerekli tedbirleri yerine getirdiğini ispatlaması gerekir. Aksi halde örneğin yetersiz alan sebebi ile hayvanın boğulması halinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulamaz. Görüldüğü üzere, bu hüküm CMR madde 17/4'te sayılan diğer özel sorumluluktan kurtulma sebeplerinden farklı olarak kaçınılmazlık karinesini haiz değildir²¹⁵.

²¹² Erdil E., s.249.

²¹³ Özdemir T., Sorumluluk, s.243, Aydın A.,s.92.

²¹⁴ CMR madde 17/4-f'ye paralel Türk Ticaret Kanunu madde 878/5 uygulamasına ilişkin; "Dava taşıma sözleşmesinden kaynaklanan tazminat istemine ilişkindir.

Canlı hayvan naklinden kaynaklanan ziya hasar veya teslimdeki gecikme halinde, taşımacı 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. Davalının sorumluluğunun bu hükümler çerçevesinde belirlenmesi gerekirken anılan düzenleme kapsamında herhangi bir değerlendirme yapılmaksızın davanın kabulüne karar verilmesi doğru olmamış, kararın öncelikle bu sebeple bozulması gerekmiştir." Yargıtay 11.HD E.2015/15669 K.2016/4582 T.25.04.2016, Kazancı İçtihat Programı, 07.05.2022

²¹⁵ Karan H., CMR Şerhi, s.419.

G. Tehlikeli Eşya Niteliğindeki Yükün Taşınması

CMR madde 22²¹⁶'de taşımaya konu yükün "tehlikeli eşya" olması halinde göndericinin taşıyıcıyı bilgilendirme yükümlülüğü ve sonuçları düzenlenmiştir. CMR madde 22/1 hükmünce gönderici taşıyıcıya tehlikeli eşya teslim etmişse, taşıyıcıya tehlike hakkında bilgi vermeli ve varsa alınması gereken önlemleri bildirmelidir. Şayet tehlike arz eden yük taşındığına ilişkin sevk mektubuna bilgi geçirilmemişse, tehlikeli yükün taşınması neticesinde oluşabilecek zarardan taşıyıcının sorumlu olabilmesi için hak sahibinin harici delillerle taşıyıcının yükün mahiyetinden haberdar olduğunu ispat etmesi gerekir. Yani, CMR 22 gereğince gönderici taşımaya konu yükün tehlikeli eşya niteliğinde olması halinde bu durumu CMR madde 6/1-f ve CMR 6/3 uyarınca sevk mektubuna derç etmelidir.

Madde metninde geçen "tehlikeli eşya"nın tanımı Konvansiyon'da yapılmamıştır. Konvansiyon bağlamında tanım yapılmamasındaki temel amaç, değişen ve gelişen teknolojiye uyum sağlayacak zamansız bir hüküm yaratılması gayesidir²¹⁷. Türk hukuku anlamında Türk Ticaret Kanunu'nda madde 861 ve gerekçesinde²¹⁸ açıklanmaya çalışılan tehlikeli eşya tanımı Karayolları Trafik

²¹⁶ CMR madde 22:

1. Gönderici 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 gönderici 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 gönderici bu çeşit yükün taşınmak üzere tesliminden veya taşınmasından doğacak bütün zarar ve ziyandan sorumludur.

²¹⁷ Karan H., CMR Şerhi, s.679.

²¹⁸ TTK madde 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.

Gerekçe: 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 bulunduğu 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

Yönetmeliği²¹⁹ madde 132’de tehlikeli madde olarak yer bulmuştur. Buna hüküm uyarınca, fiziksel ve kimyasal yapı ve nitelikleri bakımından patlayıcı, parlayıcı, yanıcı, yakıcı, kendi kendine veya kolayca ateş alıcı, zehirli ve radyoaktif maddeler ile bunların benzerleri tehlikeli madde sayılır. Yönetmelikte yapılan tanımdan da anlaşıldığı üzere, tehlikeli eşyadan bahsedebilmek için eşyanın kendi haliyle her an dış dünyaya tehlike arz eden nitelikte olması gerekir; yoksa kimi bazı sebeplerle tehlikeli hale gelebilecek her şeye tehlikeli eşya denmesi mümkün değildir. Tehlikeli eşyalar kendi niteliği gereği canlıları, ekosistemi, çevreyi tehlikeye sokan eşyalardır; bunlar yanıcı, patlayıcı, zehirleyici nitelikli katı, sıvı, gaz maddeler olarak karşıya çıkar²²⁰. Bu tip tehlikeli maddeleri ancak ADR Taşıma Sertifikasına sahip taşıyıcılar gerçekleştirebilir²²¹.

CMR 22 anlamında, taşınmak üzere taşıyıcıya teslim edilen yükün tehlikeli eşya niteliğinde olması halinde, yükü teslim ederken taşıyıcıyı bu hususta bilgilendirmekle yükümlüdür. Gönderen, ayrıca tehlikeli eşya taşınırken alınması gereken hususi tedbirler var ise bunları da taşıyıcıya bildirmelidir. CMR madde 8’e göre taşıyıcının bizzat yükün tehlikeli eşya niteliğini haiz olup olmadığını araştırma yükümlülüğü bulunmamaktadır.

Yükün tehlikeli eşya kabul edilmesine sebep özelliğinin CMR madde 6/1-f uyarınca taşıma senedine geçirilmesi gerekir. Yükün tehlikeli eşya niteliği taşıma senedine derç edilmiş, taşıyıcı senedi imzalamış ve yükü devralıp teslim etmiş ise artık tehlikeli eşya taşımadan kaynaklı sorumluluğu almış olur ve CMR madde 22 hükümlerine dayanamaz, pek tabii hatalı ambalajlama gibi diğer yükler için de ileri sürülebilecek savunmalara ilişkin hakları saklıdır²²². Şayet tehlikeli eşyaya ilişkin taşıma senedine herhangi bir kayıt geçirilmemişse, taşıyıcının yükün tehlikeli niteliğini bilmediğine ilişkin karine oluşur ve CMR madde 22/2 devreye girer, aksini iddia eden ilgili taşıyıcının bildiğini ispatla mükelleftir.

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.

²¹⁹ 18.07.1997 Resmî Gazete Sayısı: 23053 mükerrer

²²⁰ Ercan Erdem, **CMR Konvansiyonu ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Karayolu Taşıma Hukuku**, Bilge Yayınevi, Ankara 2013, s.331

²²¹ ADR: Tehlikeli Malların Karayoluyla Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması. Türkiye, 30 Ekim 2009 tarihinde taraf olmuştur.

²²² Akıncı Z., s.115.

Yükün tesellümünden sonra yükün tehlikeli eşya niteliğini öğrenen taşıyıcı, bu aşamada herhangi bir anda hiçbir tazminatla yükümlü olmaksızın herhangi bir yerde boşaltabilir, imha edebilir ya da zararsız hale getirebilir. Bu davranışları sebebi ile hak sahiplerinin karşılaşacağı hiçbir zarardan sorumlu olmaz ve hatta gönderici de yükün teslim alınmasından ve taşınmasından kaynaklanan her türlü zarardan sorumlu olur. Kaldı ki CMR 22/2'ye başvurulmasa dahi, yükün tehlikeli eşya niteliğinden dolayı yükte hasar, kayıp ya da tesliminde gecikme meydana geldiğinde taşıyıcı CMR 17/2 anlamında göndericinin hukuka aykırı fiil ya da talimatından zararın meydana geldiğini ortaya sürerek sorumluluktan kurtulabilir²²³. Taşıyıcı CMR 22 yahut da 17/2'ye başvurmakta tercih sahibidir; ancak CMR 17/2 tercih edildiğinde tehlikeli eşyanın oluşturduğu riskler hakkında CMR 14-16 madde hükümleri uygulama alanı bulur²²⁴.

I. Taşıtın Taşıma İşine Uygun Olmaması

CMR madde 17/3 hükmünde taşıyıcının sorumluluktan kurtulamayacağı mutlak bir durum düzenlenmiştir, maddede taşıyıcıya kusursuz sorumluluk²²⁵ yüklenmiş olup taşıyıcının aracın elverişsizliğine dayanarak sorumluluktan kurtulamayacağı belirtilmiştir.

Taşıyıcı, yükü taşırken elverişli bir araç kullanma taahhüdü altındadır²²⁶. Yükün kayba, hasara uğradığı ya da tesliminde gecikme olduğu hallerde; bu durumların sebebinin taşımada kullanılan aracın elverişsizliği olması durumunda taşıyıcının hiçbir sorumluluktan kurtulma haline dayanması mümkün olmayacaktır²²⁷.

²²³ Akıncı Z., s.115; Erdil E., s.394; Karan H., CMR Şerhi, s.681.

²²⁴ Karan H., CMR Şerhi, s.681.

²²⁵ Erdem E., s.336.

²²⁶ "...aracın 3 günlük yola çıkmasından sonra kara saplanarak, 15-20 gün yolda kaldığı bundan da hasarın aracın tenteli olmasından değil kara saplanıp kalmasıyla gerçekleştiğinin belirlendiği, taşıyıcının normal güzergahtan ayrılarak havanın daha sert olduğu başka bir güzergahtan yola devam etmesini haklı kılacak bir bulguya da rastlanmadığı, ayrıca aracın yetersizliğinden kaynaklı hasarlarda uygulanan CMR'nin 17/3 maddesine göre, taşıttaki eksiklik veya yetersizliklerden taşıyıcının sorumlu olacağı, CMR'nin 17/2 ve 3 ncü maddeleri uyarınca taşıyıcının uygun aracın seçimi hususunda sorumlu olduğu, bu hususta gönderenin ayrıca bir talimatına gerek bulunmadığı, gönderenin aksine bir talimatına da rastlanmadığı, davalı sigortacının 1000 DM muafiyet tenzili hakkı bulunduğu gerekçeleriyle davanın kabulü ile, 6666 USD'nin dava tarihinden itibaren işleyecek faiziyle birlikte tahsil tarihindeki kur üzerinden TL karşılığının davalılardan tahsiline, davalı sigortacının 1000 DM muafiyetinin ödeme tarihindeki kur karşılığının ödeme sırasında dikkate alınmasına karar verilmiştir."Yargıtay 11.HD E.2001/1190 K.2001/3521 T.24.04.2001, Kazancı İçtihat Programı, 09.05.2022.

²²⁷ "Mahkemece tüm dosya kapsamına göre; davalı ... Tur Firması'nın akdi taşıyıcı sıfatına sahip olduğu, CMR 17 vd. maddelerine göre sorumlu olacağı, davalı ... Firması'nın ise araç maliki olmasına karşın alt taşıyıcı ve müteakip taşıyıcı sıfatına sahip olmadığı ancak bu davalının taşıyıcı sıfatına itiraz etmemesi sebebiyle sorumlu olacağı, taşınan emtiadan 3 adet ... marka aracın zayı olduğu, yangının elektrik kablolarının şase-kısa devre yapması sebebiyle ortaya çıktığı, çekicinin 15 yaşında olduğu ve bakım, onarım vs hususların belli olmadığı, araçta çıkan yangının harici bir sebebe

Çünkü taşıma yapılacak aracın bizatihi taşıyıcının kontrolünde olduğu, aracın elverişsiz olmasına sebep olabilecek her türlü şeyin taşıyıcı tarafından telafi edilerek sağlıklı bir taşıma yapılmasının sağlanabileceği varsayılmaktadır. Taşıyıcı, taşımaya başlanmadan önce aracın bakımını gerçekleştirdiğini ispat etse dahi elverişsizlik durumunda sorumluluktan kurtulamaz²²⁸.

Taşıttaki elverişsizlik, yüke ya da yola elverişsizlik olarak iki şekilde tezahür edebilir. Yola elverişsizlikten kasıt, aracın sefere çıkarken yolda karşılaşılabileceği rizikolara karşı koyabilmek için gerekli özellikleri bulundurmamasıdır. Yola elverişsizliğe frenin ya da lastiğin²²⁹ eski olması sebebiyle patlaması örnek gösterilebilir. Yüke elverişsizlik ise, taşıma sözleşmesine konu yükün taşınması, korunması için gerekli donanımın taşıma yapılacak araçta bulunmamasıdır. Bu

dayandırılmadığı, CMR 17/3 maddesi gereğince araç kusuru varsa taşıyıcının mutlak sorumlu olduğu, taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun brüt kg başına 8,33 SDR hesabıyla 121.898,80 TL'nin rücu en istenebileceği, alacağın likit olmadığı, bu sebeple icra inkar tazminatına yer olmadığı gerekçesiyle davanın kısmen kabulüne karar verilmiştir."Yargıtay 11. HD E.2016/5855 K.2017/4982 T.03.10.2017, Kazancı İçtihat Programı, 09.05.2022.

²²⁸ "Taşıyıcının sorumluluğu ile ilgili temel kural, CMR'nin 17. maddesinde düzenlenmiştir. Bu madde hükmü uyarınca, taşıyıcı malları teslim aldığı andan, malların teslim edileceği zamana kadar malların tamamen veya kısmen kaybolmasından ve hasara uğramasından ve ayrıca gecikmeden sorumludur. İspat külfeti bakımından öncelikle gönderen veya gönderilenin taşıma konusu eşyanın taşıyana tam ve her türlü ayıptan ari olarak teslim olunmasına rağmen, bu eşyanın gideceği yere aynı şekil ve vasıfta varmadığını ispat etmesi halinde hasarın taşıyıcının kusur ve hatasından ileri geldiğinin ispat edilmesine gerek yoktur. Taşıyıcının sorumluluğu bir kusur sorumluluğu olmakla birlikte, genel kurallara aykırı olarak, ispat yükü tersine çevrilmiştir. Hasardan kaynaklı zarar sebebiyle sorumlu olmadığını savunan taşıyan, bu hasar sebebiyle kendisine atfı kabil bir kusurun bulunmadığını ispat etmelidir.

Taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran haller ise CMR'nin 17/2. maddesinde sayılmış olup, bu hallerden biri de, hasarın taşıyıcının kaçınamayacağı ve önleyemeyeceği bir halden kaynaklanmasıdır. Kaçınılamayacak durumun varlığı için taşıyıcı, deneyimli ve basiretli bir taşıyıcının göstermesi gereken özeni göstermiş olmalıdır.

Bu açıklamalar ışığında somut olaya dönüldüğünde, sigortalıya ait emtianın davalılara tam ve hertürlü ayıptan ari olarak teslim edildiği, ancak bu eşyanın gideceği yere varmadan hasarlandığı hususunda tereddüt bulunmamaktadır. Bu hususun tartışmasız olması sebebiyle artık taşıyıcı hasardan kaynaklanan zarar sebebiyle kendisine atfı kabil bir kusurun bulunmadığını ispat edecektir. Yukarıda zikredildiği üzere de, sorumluluktan kurtulmak isteyen davalı taşıyıcının hasarın, CMR'nin 17/2. maddesinde belirlenen, yani hasarın taşıyıcının kaçınamayacağı ve önleyemeyeceği sebeple ileri geldiğini ispat etmesi gerekir. Somut olayda araçta meydana gelen yangının elektrik tesisatından kaynaklandığı belirlenmiştir. Bu belirlemeye göre, sırf aracın muayenesinin yapılmış ve kaza anında geçerli olması hususu davalıları sorumluluktan kurtarmaya yetecek bir özen değildir. Bu itibarla, taşıyıcının kazayı önleyemeyeceği yolundaki bilirkişi raporlarına itibar edilerek hüküm kurulması doğru olmamış, hükmün bu sebeple bozulması gerekmiştir." Yargıtay 11. HD E.2015/817 K.2015/2126 T.18.02.2015, Kazancı İçtihat Programı, 09.05.2022.

²²⁹ "Taşımaya ilişkin hamile senesinde CMR kaydı bulunduğu gibi, taşımanın varış yeri ülkesi olan Türkiye'nin konvansiyona dahil bir ülke olması nedeniyle dava konusu taşımada CMR hükümlerinin uygulanması gerekmektedir. CMR'nin 34. maddesi hükmü uyarınca tek bir mukavele tarafından düzenlenen taşıma, müteselsil taşıyıcılar tarafından yapıldığı takdirde her biri tüm taşımadan sorumlu olacağından, davanın birden çok taşıyıcıya karşı yöneltilmesinde bir yanlışlık bulunmamaktadır. Yine konvansiyonun 17/1. maddesi uyarınca, zararın taşıyıcının önlemesine imkân olmayan durumlardan ileri geldiğinin ispatı halinde sorumluluktan kurtulması imkânı tanınmış olup, lastik patlaması sonucu oluşan trafik kazasında, kazaya yol açan husus aracını her zaman yola salih halde bulundurma yükümlülüğünü taşıyan taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmaya elverişli değildir." Yargıtay 11. HD E.2001/8511 K.2002/914 T.05.02.2002, Kazancı İçtihat Programı, 09.05.2022.

duruma ise araçtaki tentedeki yırtılma²³⁰, yükleri sabit tutan halatlarda kopma örnek gösterilebilir.

Taşıttaki elverişsizliğin kimin davranışından ya da hangi olaydan meydana geldiği mühim değildir. Taşıyıcı hem kendisinin hem CMR 3 anlamında hareketlerinden sorumlu olduğu kişilerin hem de taşıtı kendisine kiralayanın ve onun adamlarının hatta üçüncü kişilerin neden olduğu elverişsizliklerin neticesinde ortaya çıkan her türlü zararı tazminle mükelleftir.

Aracın elverişsizliği durumunda taşıyıcının sorumluluğu, kurtuluş kanıtı getirilemeyen kusursuz sorumluluktur²³¹. Zira madde metni taşıyıcının aracın elverişsizliğinin yükün zarar görmesine sebep olması halinde hiçbir koşulda taşıyıcının sorumluluktan kurtulamayacağını açıkça düzenlemiştir. Dolayısıyla zarara neden olan taşıttaki elverişsizliğin kaçınılmaz olduğu taşıyıcı tarafından ispatlansa dahi sorumluluktan kurtuluş mümkün olmayacaktır; yalnızca mücbir sebep halinde uygun illiyet bağının kesilmesi nedeniyle sorumsuzluk söz konusu olabilir²³².

IV. SORUMSUZLUK KAYDI

Tarafların sözleşmeye aykırı hareketleri neticesinde zararın ortaya çıkmasından önce, bu zarara ilişkin ilgisine karşı tazminat yükümlülüğünü ortadan kaldıran kayıtlara sorumsuzluk kayıtları denir. Sorumsuzluk kayıtları esas taşıma sözleşmesine eklenebileceği gibi münhasıran ayrı bir sorumsuzluk anlaşması niteliğinde de düzenlenebilir.

CMR Konvansiyonu bakımından taşıyıcının sorumluluğunu artıran ya da azaltan anlaşmaların yapılması ya da bu tip kayıtların ana sözleşmeye eklenmesi mümkün değildir. Zira Konvansiyon hükümleri emredici niteliği haiz olup CMR'ye taraf

²³⁰ "CMR'ye tabi uluslararası kara taşımacılığı sebebiyle, sigortacı tarafından taşıyana karşı açılan rücu davalılarında CMR hükümlerinin dikkate alınması gerekir. Hamule senedindeki kayda nazaran dahi, olayda uygulanması gereken CMR Konvansiyonu'nun 9/2 nci maddesi gereğince, davalı taşıyıcının yüke yönelik bir çekincesi bulunmadığı ve malları sağlam ve noksansız teslim aldığı anlaşılmaktadır. Yükün alıcısı malların hasarlı olduğunu anlayınca 13.10.1998 tarihinde ve CMR Konvansiyonu'nun 30 ncu maddesinde belirtilen yedi gün içinde ihbarda bulunmuştur. Bu durumda mallar alıcıya hasarsız teslim edilmemiş ve mallar alıcı tarafından ihtirazi kayıtla teslim alınmıştır. Alıcı şirket tarafından yaptırılan ekspertiz incelemesi sonucunda, davalı aracının, yük taşımaya elverişli olmadığı, hasarın, aracın tentesinin yağmur sularını sızdırması nedeniyle meydana geldiği anlaşılmaktadır. Hasarın meydana gelmesi, CMR Konvansiyonu'nun 17/2 nci maddesi uyarınca taşıyıcının önlem almasına imkan olmayan bir sebepten kaynaklanmadığından ve bunun aksi de davalı taşıyıcı tarafından kanıtlanamadığından CMR Konvansiyonu'nun 17/1 nci maddesi hükmü uyarınca, taşıyıcının meydana gelen hasardan sorumlu olması gerekir." Yargıtay 11. HD. E. 2002/822 K. 2000/4836 T. 16.05.2002, Kazancı İçtihat Programı, 09.05.2022.

²³¹ Karan H., CMR Şerhi, s.407.

²³² Aksi görüş için bkz: Akıncı Z., s.116; Erdil E., s.155.

her bir devlet CMR hükümlerine uygun sözleşmeler yapmak zorunluluğu altındadır. CMR, taraf devletlerce ihtirazi kayıtsız ve mutlak uygulanacaktır. Dolayısıyla CMR madde 17 vd. düzenlenen taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümler emredici olup, tarafların aralarında düzenleyeceği sözleşme ile CMR düzenlemelerinden uzaklaşarak sorumluluğu hafifleten hükümler getirilemeyecektir, getirilse dahi bu hükümler geçersizlikle karşı karşıya kalacaktır²³³.

CMR madde 41 bu anlamda Konvansiyon'a aykırı hükümlerin geçersizliğini düzenlemektedir²³⁴. Buna göre, CMR hükümlerine aykırılık ihtiva eden taşıma sözleşmesi hükümleri ya da taraflarca ayrıca düzenlenmiş taşıma işine ilişkin sözleşmeler CMR emredici hükümlerini ihlal ettiği ölçüde hükümsüz olacaktır²³⁵; ancak CMR'de düzenlenmemiş hususlar hakkında taraflar düzenleme yapmakta serbesttirler²³⁶. Ayrıca madde 41/2'ye göre taşıyıcının lehine tazminat yükümlülüğünü ya da benzer şekilde ispat külfetini değiştiren kayıt ve sözleşmeler geçersiz kabul edilmiştir²³⁷. Yine bu hükümler getirilen taşıyıcı lehine sigorta yapma yasağı

²³³ Aksoy Yavaş, **Karayolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp ve Hasardan Doğan Sorumluluk(Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)**, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2016, s.153-154.

²³⁴ CMR 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 lehine sigorta tazminatı veya diğer herhangi benzer madde veya kanıtlama zorunluluğunu değiştiren herhangi bir madde geçersiz ve hükümsüzdür.

²³⁵ "Dava konusu taşımanın CMR Konvansiyonu hükümlerine tâbi olduğu konusunda bir uyuşmazlık bulunmamaktadır. CMR Konvansiyonu'nun 23.maddesi hükmü, gecikmenin zarara neden olması halinde taşıyanın navlun ücretiyle sınırlı olarak sorumlu bulunduğunu düzenlemiş olup, anılan Konvansiyon'da gecikme halinde taşıyanın navlun ücretine hak kazanamayacağına dair bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Buna karşılık TTK'nun 780.maddesi hükmünde, eşyanın taşıma süresi aşılarak teslim edilmesi durumunda, gecikilen süre ile orantılı olarak taşıma ücretinin indirilmesi öngörülmüştür. maddede herhangi bir zararın ortaya çıkmış olup olmadığı bahis konusu edilmediğinden, bir gecikme zararının bulunmadığı hallerde dahi taşıma ücreti indirilecektir. Bu bakımdan, hükmün bir tür cezai şart niteliği taşıdığı söylenebilir. CMR sisteminde ise taraflarca gecikmeye yönelik bir cezai şartın kararlaştırılmış olması, CMR Konvansiyonu'nun 41.maddesi hükmü karşısında geçersizlik yaptırımı ile karşılaşır. Zira böyle bir şart, tarafların borçlarının ağırlaştırılmaya- cağı ilkesine ters düşer. Dairemiz'in 01.06.2000 tarih ve 2738- 4996 sayılı ve 30.09.2002 tarih ve 4386- 8295 sayılı ilamları da aynı yönde olduğu gibi, doktrinde de bu şekilde sonuca varılmaktadır (Bkz. Alihan Aydın, CMR' ye Göre Taşıyıcının Ziya Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2002, S: 144)."Yargıtay 11. HD E.2008/4057 K.2009/7911 T.29.06.2009, Kazancı İçtihat Programı, 11.05.2022

²³⁶ Akıncı Z., s.36.

²³⁷ "Taşıma senedinde yer alan taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran hükümler geçerli olmadığından, mahkemece hamule senedinde malın yüklenmesinin, istiflenmesinin ve indirilmesinin gönderen ve gönderilen tarafından yapılacağına kararlaştırıldığı, bu sebeple yükleme ve istiflemeyen meydana gelecek hasarlardan taşıyıcının sorumlu tutulamayacağı, tarafların taşıyıcının sorumluluğunu bertaraf eden şart konusunda anlaşmış olduklarının kabulü gerektiği yönünde gerekçe oluşturulmak suretiyle yazılı şekilde karar verilmesi doğru olmamışsa da, mahkemenin taşıyan malda meydana gelen hasarın kaynağının tespit edilemediği, hasarın kaynağının tespit edilememiş olması sebebiyle ispat yükümlülüğü bulunan davacının iddialarını ispatlayamadığı, bu sebeple de davalının davaya konu hasardan sorumlu tutulamayacağı yönündeki gerekçesi yerinde bulunduğundan kararın gerekçe kısmından yükleme ve istiflemeyen meydana gelecek hasarlardan

taşıyıcının taşıma işini gereken dikkat ve özeni göstermediğinde bu durumda hiçbir olumsuzlukla karşılaşmamasına engel olunması amacını taşımaktadır²³⁸, dolayısıyla taşıyıcı lehine sigorta tazminatına ilişkin maddeler de CMR 41/2'ye göre geçersiz olacaktır²³⁹.

CMR madde 41'de ayrıksı tutulan durum ise CMR madde 40²⁴⁰ hükmüdür. Madde 40'a göre ise taraflar CMR madde 37 ve 38 hükümlerinin düzenlediği konularda, taraflar bu hükümlerden uzaklaşarak sözleşmelerini serbestçe düzenleyebilirler. Madde 37, taşıma eylemini birden çok taşıyıcı gerçekleştiriyorsa taşıma esnasında meydana gelen zarar sebebiyle tazminat yükümlülüğü ile karşı karşıya gelen taşıyıcının diğer taşıyıcılara rücu etme şartlarını düzenlemektedir. Madde 38 ise taşıyıcılardan birinin borçlandığı tazminat yükümlülüğünü yerine getiremeyecek halde olması durumunda, tazminatın diğer taşıyıcıların hak ettiği ücretler nispetinde paylaştırılmasını düzenlemektedir. CMR 40'a göre taşıyıcılar kendi aralarında tanzim edecekleri anlaşmalarla madde 37 ve 38'de yer alan hükümlerden farklı düzenlemeler gerçekleştirebilirler. Yani CMR 40 hükmünce müteakip taşıyıcılar arasındaki rücu ilişkisi için tanınan irade serbestisi yalnızca madde 37 ve 38

*taşıyıcının sorumlu tutulamayacağı, tarafların taşıyıcının sorumluluğunu bertaraf eden şart konusunda anlaşmış oldukları yönündeki gerekçenin çıkarılarak kararın salt hasarın kaynağının tespit edilemediği yönündeki gerekçe bakımından onanmasına karar verilmiştir."*Yargıtay 11. HD, E.2014/12073 K.2014/19949 T.17.12.2014, Kazancı İçtihat Bankası, 11.05.2022

²³⁸ Yürük Yeniocak, s.164; Akıncı Z.,s.38

²³⁹ "Davacının sigortalısına ait emtianın davalı şirketin imzaladığı taşıma sözleşmesi gereğince Irak'a taşınmak üzere teslim edildiği ve fiilen taşımayı yapan alt taşıyıcı tarafından Irak'a götürülmeyip yurt içinde satıldığı konusu taraflar arasında ihtilaftır. Bu nedenle CMR Konvansiyonunun 1. maddesi uyarınca bu taşımaya aynı konvansiyon hükümleri uygulanması gerektiği halde her nasılsa bozma kararında sözleşme hükümlerinin geçerliliği ve taşıyıcının sorumluluğunun kapsamı bakımından Türk Ticaret Kanunu ve maddelerinin gerekçe gösterilmesi doğru olmamıştır. Ancak davada uygulaması gereken CMR Konvansiyonunun 17. maddesine göre taşımacı yükü teslim aldığı andan teslim edinceye kadar yükün kısmen veya tamamen kaybindan doğacak hasarlardan sorumludur. Yine CMR 41/1 maddesi uyarınca bu sözleşme hükümlerini doğrudan doğruya ve dolayısıyla ihlal eden her türlü koşul hükümsüzdür. Aynı maddenin 2. fıkrasına göre "özellikle taşımacının lehinde sigorta tazminatı veya herhangi benzer madde veya kanıtlama zorunluluğunu değiştiren herhangi bir madde yersiz ve hükümsüzdür." Bu madde gereğince primleri gönderen, taşıtan veya alıcı tarafından ödenen ve kayıp ve hasardan dolayı taşımacının sorumluluğunu kaldıran sigorta CMR'nin 41.2 madde uyarınca geçersiz olacaktır. Bu nedenle davacının sigortalısı ile davalı şirket arasında yapılan taşıma sözleşmesinin 3.13. maddesindeki taşıtana nakliyecinin sorumluluğunu kapsayacak şekilde sigorta yapma yükümlülüğü şartı geçersiz olduğu gibi, aynı sözleşmenin yükleme tarihinden itibaren 8 gün içinde boşaltma noktalarına malın teslim edilmemesi halinde taşıyanın mal bedelini ödeyeceğine dair 3.17. malın teslim alındığı tarihten teslim edilmesine kadar oluşabilecek her türlü eksik teslim ve teslim edilmemesinden davalı taşıyıcının sorumlu olacağına dair 5. maddesi karşısında kayıp nedeniyle sigortalısı taşıtana ödeme yapan davacı sigortacının davalı taşıyıcıya rücu edemeyeceğinin kabulü mümkün olmayıp aksi görüş ve yazılı gerekçeyle davanın reddine dair verilen mahkeme kararının bozulması açıklanan bu gerekçeyle yerinde bulunduğundan davalı vekilinin karar düzeltme isteminin reddi gerekmiştir."Yargıtay 11.HD E.2009/7321 K.2009/8215 T.03.07.2009, Kazancı İçtihat Programı, 11.05.2022.

²⁴⁰ CMR madde 40:

Taşımacılar 37 ve 38. maddelerde yazılanlar dışında kendi aralarında bağlayıcı hükümler üzerine anlaşmakta serbesttirler.

hükümlerini kapsar ve bu düzenlemeler yalnızca taşıyıcılar arasında hüküm ve sonuç doğurur; yoksa taşıyıcılara karşı dava açacak hak sahipleri hakkında sonuç doğurmaz ve onları etkilemez.

Son olarak belirtmek gerekir ki CMR emredici hükümlerine aykırı olacağından taşıyıcının sorumluluğunu kısıtlayan kayıt ve sözleşmelerin geçersizlik yaptırımıyla karşılaşacağı olgusu karşısında, taşıyıcının sorumluluk sınırlarını genişleten kayıt ve sözleşmeler CMR madde 24²⁴¹ ve 26²⁴² hükümlerince geçerli olacaktır. CMR madde 24'e göre gönderici belirli ücret ödemesi karşısında ve yazılı olmak koşuluyla yükün değerini sevk mektubunda gerçek değerinden yüksek gösterebilir. CMR madde 23'te yükün kısmen ya da tamamen kaybı ve hasara uğramış olması durumlarında taşıyıcının ödemekle mükellef olduğu tazminat düzenlenmiştir. CMR 24 hükmü de tarafların aralarında yapılan sözleşme ile tazminatın sınırının artırılması imkânı tanımış olmaktadır. Yalnız dikkat edilmesi gereken husus şudur ki CMR 23'ün lafzından anlaşılacağı üzere bu düzenleme yalnızca kayıp ve hasar hallerinde geçerli olacak olup geç teslim karşısında bu madde hükmü uygulama alanı bulamayacaktır.

CMR madde 26 hükmünce göndericinin özel menfaat tayin etmesi mümkündür²⁴³. Bu maddeye göre taraflar arasındaki özel bir anlaşma ile taşıyıcının sorumluluğunun sınırlarının genişletilmesi durumunda bu anlaşma hükümleri hem kayıp ve hasar hem de geç teslim hallerinde uygulama alanı bulur. Ancak kayıp ve hasar halleri için özel menfaatin sevk mektubuna derç edilmesi ve özel ücret tayini yeterli olurken geç teslim halinde de uygulanabilmesi için taşıma süresinin belirlenmiş olması gerekir. Bununla birlikte açık bir taşıma süresi belirlenmemekle birlikte somut olayın özelliklerine göre taşıyıcının taşıma süresinin varlığı ve süreden haberdar olduğu ispat edilebiliyorsa yine özel menfaat hükümleri uygulanabilecektir²⁴⁴.

²⁴¹ CMR madde 24:

Gönderici 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.

²⁴² CMR madde 26:

1. Kaybolma, hasar veya kararlaştırılan zaman limitinin aşılması halinde gönderici, 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.

²⁴³ Akıncı Z., s.153.

²⁴⁴ Türkay Özdemir, "Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerinde Sorumsuzluk Anlaşması Akdetme İmkânı ve Sorumluluğun Sınırlarında Değişiklik Yapılması", **Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.4, S.1, 2007, ss.119-149, s.121("Sorumsuzluk Anlaşması").

V. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN ÜST SINIRI VE ÜST SINIRIN ARTIRIMI (ÖZEL ÇEKME HAKKI)

Taşıyıcının sorumlu olduğu tazminatın sınırlanması CMR madde 23/3²⁴⁵'te düzenlenmiştir. Ancak yükün hasar görmesi halinde taşıyıcının sorumluluğu CMR madde 25/2-a,b²⁴⁶'de düzenlenmiş olduğundan hasar hallerinde CMR 23/3 uygulanmaz. CMR bağlamında taşıyıcının sorumlu olduğu tazminat hesaplanırken, tazminat eksik brüt ağırlığın her bir kilogramı için 8.33 hesap birimini(özel çekme

²⁴⁵ CMR madde 23:

1. Bu Sözleşmenin hükümleri gereğince bir taşıyıcı, yükün kısmen veya tamamen kaybindan 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 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.
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. (SOR)'dur. 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 şekilde 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 fıkra söz edilen parasal birim, 900 ayar altının 10/31 gramına tekabül eder. Bu fıkra 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

²⁴⁶ CMR 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 ödenmesi gereken miktar.

hakkı²⁴⁷) aşmayacaktır. Taşıyıcı bu şekilde sınırlı meblağ ile sınırlı şahsi sorumluluk ile yükümlenmiştir.

Burada brüt ağırlık hesabında yükün kayba uğrayan, eksilen kısmı dikkate alınacaktır. Yükün kayba uğrayan kısmının brüt ağırlığının ispatı CMR madde 23/3'e göre sorumluluğunu sınırlamak isteyen taşıyıcıya düşmektedir. Yükün brüt ağırlığı de CMR 6/1-h uyarınca taşıma senedine geçirilen miktara göre tespit edilir²⁴⁸. Taşımaya konu yükün kayba uğraması halinde de taşıyıcının sorumluluğu kayba uğrayan kısmın brüt ağırlığı ile sınırlıdır. Yükün kayba uğrayan kısmı ve ağırlığı her türlü delille, bilirkişi incelemesiyle ispatlanabilir.

Kayıp olan yükün brüt ağırlığının 8.33 hesap birimi ile çarpımı neticesinde taşıyıcının sorumlu olacağı azami tazminat sınırına ulaşılır. 8.33'lük hesap birimi saptaması yapılırken her ne kadar taşıta yüklenecek ortalama yükün makul değeri göz önünde bulundurularak taşıyıcıya makul bir sigorta bedeli gayesi güdülmüşse de, hakikatte değer uluslararası konferansta farklı menfaat gruplarını temsil eden devletlerin siyasi tercihi neticesinde oluşmaktadır²⁴⁹. Sınırlamaya esas hesap birimine ilişkin açıklamalar CMR madde 23/7 ve 23/9'da yapılmıştır.

CMR madde 23/3'te düzenlenen sınırlı sorumluluğun istisnaları, yani tazminatın 8,33 hesap birimi ile sınırlı olmayabileceği durumlar ise CMR madde 24, 26 ve 29'da düzenlenmiştir:

-CMR madde 24'e göre yukarıda da açıklaması yapıldığı üzere, gönderici taraflarca mutabık kalınan bir ücret karşılığı sevk mektubunda CMR madde 23/3'teki sınırı aşan bir değer beyan etmek suretiyle taşıyıcının tazminat yükümlülüğünün sınırını yükseltebilir. Bu halde, yalnızca hasar ve/veya kayıp hallerinde bu değer sınırın yerine geçer.

-CMR madde 26 uyarınca kayıp, hasar yahut gecikme hallerinde gönderici taşıma ücretine ek belirli bir miktar daha ücret ödemek ve bunu da sevk mektubuna derç etmek karşılığında özel menfaat tayin edebilir. Bu durumda diğer madde hükümlerine hiç bakılmaksızın sevk mektubunda belirlenen özel menfaate göre tazminat tayin edilir. Bu hükme göre sevk mektubuna geçirilen özel menfaatler yükün bizzat kendisinin uğradığı zararlar dışında kâr kaybı, yükün gönderildiği yerde fiyatının düşmesi gibi dolaylı malvarlıksal zararlardır²⁵⁰.

²⁴⁷ Konvansiyon'un orijinal İngilizce metinde SDR(Special Drawing Rights)

²⁴⁸ Karan H., CMR Şerhi, s.698.

²⁴⁹ Karan H., CMR Şerhi, s.699.

²⁵⁰ Erdil E., s.402.

-CMR madde 29 yarınca taşımada zararın doğmasında taşıyıcının kastı yahut kasta eşdeğer kusuru mevcutsa artık taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran sınırlandıran ya da ispat külfetini ters çeviren Konvansiyon maddelerine başvurma şansı ortadan kalkar.

VI. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNU SINIRLAMA HAKKININ KAYBI

A. Taşıyıcının Kast ve Kasta Eşdeğer Kusurlu Hareketi Sebebi ile Yüke Zarar Gelmesi

CMR madde 29²⁵¹'da, taşıyıcının CMR hükümlerince sorumluluğunu düzenleyen ve ortadan kaldıran, sınırlayan ya da ispat yükümlülüğünü ters çeviren hükümlerden yararlanamayacağı durum olan taşıyıcının kast veya kasta eşdeğer kusurlu hareketi düzenlenmiştir. Böylelikle zarar gören hak sahibi maruz kaldığı tüm zarar kalemlerini herhangi bir tutarla sınırlı kalmaksızın talep edebilecektir²⁵². CMR'nin sorumluluk sınırlayan hükümlerine zarar kalemlerini fiili zararlarla sınırlayan CMR madde 23/1 ve 23/2 de dahildir²⁵³.

Madde metninde orijinal metinden yapılan çeviri esnasında birçok kez yapıldığı gibi terminolojiye karışıklığa sebep olacak şekilde "damage" kavramı "hasar"

²⁵¹ CMR 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 kişiler kişisel sorumlulukları yönünden 1 inci paragrafta belirtilen bu bölüm hükümlerinden yararlanamazlar

²⁵² "Davacının dava hakkının varlığının belirlenmesi halinde, bundan sonra, davacının halefiyet hakkının miktar bakımından, sınırının tespiti önem arzedecektir. Zira, sigortalısı asıl taşımacı şirketin hukuki sorumluluğunu üstlenen davacı sigortacının, üstlendiği sorumluluk miktarı kadar, taşıtan-satıcıya ödeme yapması gerekecek ve yaptığı bu ödeme miktarı kadar, zarar sorumlusu alt taşımacı davalılara rücu hakkı doğacaktır. Bu itibarla, sigortalının sorumluluk miktarının tespiti için, CMR Konvansiyonu'nun buna ilişkin sınırlı ve sınırsız sorumluluk hallerinin somut olay bakımından tartışılması gerekmektedir. Konvansiyonun 29 ncu madde hükmü koşullarının varlığı halinde taşımacının sorumluluğu sınırlı olmayıp, gerçek zararın tamamından sorumluluğu söz konusudur. Bu madde hükmünün değerlendirilmesi sonucunda sigortalının sınırsız sorumluluğa tabi olmadığına anlaşılmaması halinde, aynı Konvansiyonun malın eksik taşınması haline ilişkin 23 ncü, malın hasarlı taşınmasına ilişkin 25 nci madde hükmünde yazılı üst sınırın tespiti gerekecektir. Bu itibarla, davalı alt taşımacı Ayhan Aydın'ın sorumluluk miktarının, hükme esas bilirkişi raporunda bu ilkelere göre, tartışılmasının yapılmaması, mahkemece de bu yönlerin gözetilmemesi doğru bulunmamıştır." Yargıtay 11. HD. E. 2004/7300 K.2005/3742 T.18.04.2005, Kazancı İçtihat Programı, 12.05.2022.

²⁵³ Karan H., CMR Şerhi, s.876.

olarak çevrilmiştir. Oysaki burada “damage”ın karşılığı “zarar” olup kayıp, hasar ve gecikme hallerinin tamamını kapsar²⁵⁴.

Maddede geçen kast kavramı bilindiği üzere hukuka aykırı hareketin bilerek ortaya konması; hukuka aykırı fiil ile gerçekleştirmek, varılmak istenen sonucun arzulanmasıdır. Yani taşıyıcı zararın meydana gelebileceğini bilmesine karşılık bilerek bunu amaçlar ya da bilerek zararın meydana gelmesi riskini göze alırsa kastın varlığından söz ederiz²⁵⁵. Kasta eşdeğer kusur kavramı ise madde metninde tanımlanmamış olmakla bu kavramın içeriğinin doldurulması ulusal hukuklara bırakılmıştır. Taraf ülkelerin mahkemelerinin çoğunda bu kavram ağır ihmali de içine alan kast ile ağır kusur arasında bulunan bir kavram olarak kabul edilmiştir²⁵⁶. Türk hukuku anlamında Yargıtay ise ağır kusur kavramının bir özel hukuk terimi olup kast anlamına gelmemekle birlikte kasta yakın kusurun varlığına işaret olduğunu kabul etmektedir²⁵⁷. Bu anlamda ülke sınırları içinde yapılan taşımalara ilişkin 6102 sayılı TTK madde 886 hükmü de “Zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyıcı veya 879 uncu maddede belirtilen kişiler, bu

²⁵⁴ “Dava, CMR taşımasına konu emtianın zamanında teslim edilmemesi sebebiyle ödenen reklamasyon bedelinin tahsili için başlatılan icra takibine vaki itirazın iptali istemine ilişkindir. Mahkemece verilen ilk karar Dairemizin 13.12.2017 tarih 2016/5076 Esas 2017/7232 Karar sayılı ilamı ile “... davalının CMR'nin 23/5. maddesi uyarınca taşıma ücreti ile sınırlı sorumlu olduğu kabul edilmek suretiyle karar verilmiş ise de CMR'nin 29. maddesi uyarınca taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını yitirmesine ilişkin koşulların gerçekleşip gerçekleşmediği değerlendirilmeksizin karar verilmesi doğru görülmemiş ...” gerekçesi ile bozulmuştur. Mahkemece, bozma uyarınca karar verilmiş ise de bozma gereğinin yerine getirilmediği anlaşılmaktadır. CMR Konvansiyonu'nun 23/5. maddesi gereğince davalı taşıyıcı gecikme halinde gönderenin zarar ve ziyanını taşıma ücretini geçmemek üzere temin eder. Taşıma ücreti her halükarda verilmesi gereken bir miktar olmayıp mahkemece gözetilecek bir üst sınırdır. Bu itibarla tarafların iddia ve savunmaları doğrultusunda CMR'nin 29. maddesi çerçevesinde değerlendirme yapılarak sonucuna göre karar verilmesi gerekirken yukarıda yazılı gerekçe ile davanın reddine karar verilmesi doğru olmamış kararın bozulması gerekmiştir.”Yargıtay 11. HD. E.2018/4632 K.2019/6100 T.02.02.2019, Kazancı İçtihat Programı, 11.05.2022.

²⁵⁵ Kaya A., Sorumluluk-II, s.267.

²⁵⁶ Akıncı Z., s.154.

²⁵⁷ “Taşıyıcının azami sorumluluğu CMR Konvansiyonu'nun 23. maddesinde düzenlenmiş olup, sorumluluğun sınırlandırılması imkanının kaybı, Konvansiyon'un 29. maddesinde hüküm altına alınmıştır. Bu maddeye göre 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. Bilerek kötü hareket veya kusur taşımacının vekil veya çalışanları tarafından görevleri sırasında işlenmiş ise, aynı hüküm uygulanır. Dava konusu taşımayı gerçekleştiren tır, seyir sırasında takla atarak ters dönmüş olup, 19.04.2006 tarihli bilirkişi raporunda, ağır yüklü bir durumda aşın süratle seyreden tır sürücüsü tam kusurlu bulunmuştur. Bilindiği üzere (ağır kusur) kavramı bir özel hukuk kavramı olup, kasıt olmamakla beraber kasta yakın bir kusurun mevcudiyetini ifade eder. Dava konusu olayda ise, tır sürücüsünün %100 kusurlu bulunması, başlı başına kasıtlı ya da ağır kusurlu olduğu anlamına gelmez. Yargılama sırasında taşımayı gerçekleştiren tır sürücüsünün ağır kusurlu olduğu davacı tarafından kanıtlanamamış olup, bu durumda davalıların sorumluluklarının, CMR'nin 25 ve 23. maddelerine göre belirlenmesi gerekir.”Yargıtay 11.HD 2007/12693 K.2009/7793 T. 25.06.2009, Kazancı İçtihat Programı, 12.05.2022.

Kısımda öngörülen sorumluluktan kurtulma hâllerinden ve sorumluluk sınırlamalarından yararlanamaz.” şeklindedir.

Yargıtay, taşıyıcının tesellüm ettiği yükü başkasına satması, yüküm kimliği bilinmeyen kişiye teslimi, yükün sebepsizce gönderilene tesliminden kaçınılması²⁵⁸, park edilen otoparkın yeterli güvenlik önlemlerine sahip olmadığının bilinmesine rağmen park edilmesi ve yükün burada çalınması²⁵⁹, taşıyıcının meydana gelen zarara açıklama ve sebep bildirmemesi²⁶⁰ gibi durumları taşıyıcının kast veya kasta eşdeğer kusuru olarak kabul etmiştir.

²⁵⁸“Taraflar arasındaki taşımanın uluslararası taşıma olması nedeniyle uyuşmazlığa, TTK.nun taşımaya ilişkin hükümlerinin değil, Karayolu ile Milletlerarası Mal Nakliyatı Mukavelesi ile İlgili Anlaşma (CMR) hükümlerinin uygulanması gerekmektedir. Zamanaşımının başlangıç tarihi ve zamanaşımı süresi ile ilgili hüküm ise, CMR.nin 32. maddesinde düzenlenmiştir. Bilerek kötü hareket veya mahkeme tarafından bilerek kötü hareket olarak kabul edilen kusurlara dayanılarak açılacak davalar, CMR.nin 32. maddesi uyarınca üç yıllık zamanaşımına tabidir. Bunun dışındaki nedenlere dayanarak açılan davalar ise, aynı madde gereğince bir yıllık zamanaşımına tabidir.

Davacı, yurtdışına gönderilen emtianın davanın tarafından alıcısına teslim edilmediğini iddia etmiştir. Davalı ise, malın gönderilen tarafından teslim alınmadığını, alıcının talimatıyla malın bir başkasına teslim edildiğini savunmuş ve davanın bir yıllık zamanaşımı süresinde açılmadığını belirterek, davanın reddini istemiştir. Geçerli neden olmadan emtianın alıcısına teslim edilmemesi hali, bilerek kötü hareket sayılıp, açılacak dava CMR.nin 32. maddesi uyarınca üç yıllık zamanaşımına tabidir. Ancak, emtianın alıcısına teslim edilmemesi, gönderenin veya alıcının talimatı ile olmuş ise, bu durum, bilerek kötü hareket olarak kabul edilemez. Bunun ise, tarafların sunacakları kanıtlara göre değerlendirilmesi gerekmektedir. Mahkemece, dava konusu emtianın gönderilene teslim edilmeme nedeninin tespiti açısından taraflara kanıtlarını sunması için süre verilmesi ve kanıtlar değerlendirilerek, davalı taşıyıcının kötü niyetli davranıp davranmadığının tespiti gerekirken, bu konuda bir araştırma yapılmaksızın davalı savunması ile yetinilerek, yazılı gerekçeyle davanın reddedilmesi doğru görülmemiş, kararın davacı yararına bozulması gerekmiştir.” Yargıtay 11. HD E.2002/4923 K.2002/9359 T.21.20.2002, Kazancı İçtihat Programı, 12.05.2022.

²⁵⁹“CMR Konvansiyonu hükümlerine göre taşıyıcı, taşıdığı emtiayı tam ve sağlam olarak alıcısına teslim ile yükümlüdür. Malların kısmen veya tamamen kaybindan veya hasarından veya gecikmesinden sorumludur. Bu sorumluluk, kural olarak tam tazmin esasına değil, taşıyıcıya teslim edilen değer iadesine yöneliktir. CMR Konvansiyonu'nda sorumluluk kapsamı, esas itibarıyla 23-28. maddelerde düzenlenmiştir. Ancak, 23.5 ve 29. maddelerinde açıklanan haller, sınırlı sorumluluk kuralının istisnasını oluşturmaktadır. CMR 29. maddesi hükmüne göre, ağır kusurun varlığı halinde taşıyıcı, bu konvansiyonun taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran, sınırlayan veya ispat yükünü diğer tarafa yükleyen hükümlerinden yararlanamayacaktır. Bu halde, taşıyıcı tüm zararlardan sorumlu olacaktır. Mahkemece, somut olayda taşıyanın aracı güvenli bir otoparka park etmeyerek hırsızlık olayına neden olduğu ve taşıyanın zararın kendi kusurundan kaynaklanmayan bir sebeple ileri geldiğini ispatlayamadığı gerekçesiyle sınırlı sorumluluk hükümlerine göre yapılan tazminat hesabı doğrultusunda karar verilmiş ise de iddia, savunma, tarafların sunduğu deliller ve mahkemenin hükme esas aldığı bilirkişi raporu birlikte değerlendirildiğinde; davalı taşıyıcıya ait araç sürücüsünün giriş çıkışı denetlenmeyen, kamera vb. güvenlik sistemi olmayan, bekçisi bulunmayan bir tır parkında akşam saatlerinden sabaha kadar mola verdiği, araç sürücüsünün tırın içinde dinlenirken hırsızlık olayının yaşandığı, sürücünün sabah uyandığında hırsızlık olayını fark ettiğinin sabit olması karşısında mahkemece, yukarıda yapılan açıklamalar çerçevesinde, davalı taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yararlanamayacağı ilke olarak kabul edilmek ve sonucuna göre karar verilmek gerekirken, sınırlı sorumluluk ilkesine göre yazılı şekilde hüküm tesisi doğru görülmemiş, kararın bozulması gerekmiştir.”Yargıtay 11. HD. E.2018/4570 K.2019/6098 T.02.10.2019, Kazancı İçtihat Programı, 12.05.2022.

²⁶⁰“Dairemizin 12.06.2000 tarih ve 4546-5446 sayılı ilamında da belirtildiği üzere, CMR Konvansiyonu'nun 29 ncu maddesinde taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun hangi hallerde uygulanmayacağı gösterilmiş olup, buna göre taşıyıcının kendi fena hareketinin veya kasdı 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.nun 786. maddesinde geçen ağır kusur ve hile kavramlarını en yakın olarak

Taşıyıcı, kastı veya kasta eşdeğer kusuru neticesinde zararın meydana gelmesine yol açmış ise Konvansiyon'da yer alan sorumluluğunu ortadan kaldıran, sınırlayan yahut ispat külfetini terse çeviren maddelerden yararlanamayacaktır. Bu durumda taşıyıcının sorumluluğu artık sınırlı sorumluluk değil, gerçek zararın tazmini şeklinde zuhur eder. Ancak belirtmek gerekir ki, tüm bu durumlarda taşıyıcının kast ya da kasta eşdeğer kusuru olduğunu iddia eden ilgili bu kast ya da kasta eşdeğer kusuru ispatla mükelleftir. İddia sahibinin hem zarara sebep olan davranışı hem de bu davranışın bilinçli gerçekleştirildiğini ispat mecburiyeti vardır²⁶¹.

CMR madde 29/2 hükümlerince taşıyıcı yine yardımcıları, çalışanları, ifa yardımcılarının taşıma sürecinde kendilerine verilen görevleri yerine getirirken kasıtlı veya kasta eşdeğer kusurlu hareketleri ile sebep oldukları zarar ile ilgili olarak CMR madde 17 ila 28 arasındaki sorumluluğu kaldıran, sınırlayan ya da ispat külfetini terse çeviren maddelere başvuramayacaktır. Örneğin taşımada kullanılan aracı kullanan şoförün sandık anahtarını almadan yola çıkması neticesinde teslimde gecikme oluşması halinde taşıyıcı gerçek zararı karşılamak zorunda kalacaktır.

CMR madde 32²⁶² hükmünce taşıyıcının kastı ya da kasta eşdeğer kusuru neticesinde zarara sebebiyet vermesi durumunda kural olan 1 yıllık zamanaşımı değil 3 yıllık zamanaşımı uygulanır.

karşılama kabulü ile taşıyıcının bu hallerde sınırlı sorumluluktan yararlanamayacağı sonucuna varılmalıdır. Taşıyıcının zarara hiçbir açıklama ve neden getirememiş olması, kendisinin kârî olarak sorumluluğunu sınırlama hakkını kaybetmiş sayılmasına yol açacağı ve davacının gerçek zararını karşılaması gerektiği de kabul edilmelidir."Yargıtay 11. HD. E. 2004/6554 K. 2005/3212 T. 04.04.2005, Kazancı İçtihat Programı, 12.05.2022.

²⁶¹ Erdil E., Şerh, s.523.

²⁶² CMR madde 32:

1. Bu Sözleşme gereğince yapılan taşımalarla 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.
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.

B. Taşıyıcının Haksız Fiil Sorumluluğu

Hak sahibi, CMR veya ulusal hukuk hükümleri dahilinde tazminat talebi ile ilgili olarak haksız fiil hükümlerine de dayanabilir²⁶³.

CMR madde 28/1-2 hükümleri bağlamında zarara uğrayanca akit dışı sorumluluğa dayanılabileceği anlaşılmaktadır. Zarara uğramış hak sahibi, akit dışı sorumluluk hükümleriyle birlikte sorumluluk hükümlerine dayanarak tazminat talebinde bulunduğu halde, bu hükümlerden hangisine dayanarak sorumluluk karşılığı tazminat talep ediliyor ve yerine getirebiliyor ise diğerinin ortadan kalktığı kabul edilir²⁶⁴. Konvansiyon'un 28.maddesine göre yapılan taşımada meydana gelen kayıp, hasar ya da teslimde gecikme; akit dışı talebe yol açıyorsa taşıyıcı sorumluluğunu kaldıran veya ödeyeceği tazminatı tespit eden ya da sınırlayan CMR hükümlerine dayanabilir.

²⁶³“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 tümünden 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 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. HD E.2016/12440 K.2018/791 T.06.02.2014, Kazancı İçtihat Programı, 12.05.2022.

²⁶⁴ Arkan S., Sorumluluk-II, s.170.

SONUÇ

Tez konumuz, CMR Konvansiyonu uyarınca taşıyıcının yükün kayıp veya hasarından sorumlu olmadığı haller ile sınırlıdır. Tezimizde, verilen bilgileri somutlaştırmak ve örneklendirmek için konumuz ile ilgili kimi kitaplara, bilimsel çalışmalara ve Yargıtay kararlarına atıflarda bulunulmuştur.

Çalışmamızda, mühim olduğunu düşündüğümüz kimi kısımlarda CMR Konvansiyonu'nun orijinal İngilizce metnine atıflarda bulunulmuş, bu ise Resmî Gazete' de yayınlanan haliyle Konvansiyon çevirisinin kimi yorumlama hatalarına sebep olacak derecede muğlak ve hatalı ifadeler içermesidir. Yine çalışmamızda anlama kolaylığı sağlanabilmesi adına ele alınan konularla bağlantılı olan CMR Konvansiyonu maddelerine dipnot olarak yer verilmiştir.

Uluslararası ticaret ve taşımanın hukukla bağlantısı yadsınamayacak derecede fazladır. Uluslararası ticaretin ve dolayısıyla taşımacılığın gelişip değiştiği günümüzde, ticari öngörülebilirlik için evvela hukuki öngörülebilirliğin şart olduğu açıktır. Zira basiretli iş adamlarının karşılaşılabilecekleri hukuki ihtilaflardan bihaber şekilde ticari ilişkilere girmeleri düşünülemez. Bu anlamda CMR Konvansiyonu için, akit devletler için uluslararası taşıma hukukuna ilişkin yeknesak kurallar getirerek hukuki öngörülebilirliği sağlamak suretiyle uluslararası ticarete son derece olumlu katkılar sağlamıştır demek doğru olacaktır.

Tezimizin ilk bölümünde, CMR Konvansiyonu'nun tarihçesi ve hazırlanmasındaki süreç ile birlikte Konvansiyon'un uygulanacağı hukuki ilişkiler ve uygulama şartları ele alınmıştır. Uluslararası taşıma hukukunun yeknesaklaştırılması suretiyle tacirlere hukuki öngörülebilirlik sağlanarak uluslararası ticaretin artırılıp yaygınlaştırılması gayesi neticesinde, 1961 yılında Karayolu ile Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Anlaşma (CMR) yürürlüğe girmiştir. CMR, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) tarafından 1956 yılında hazırlanmış ve 1961 yılında yürürlüğe girmiştir. Tarafların akdettiği bir taşıma sözleşmeye CMR Konvansiyonu hükümlerinin uygulanabilmesi için CMR madde 1 hükmünce taşıma işinin ücret karşılığı, karayolunda, belirli tür taşıtlarla yapılması gerekmekte olup sözleşmede belirlenen varma yeri ile yükleme yerinin birbirinden farklı iki devlet sınırlarında kalması ve bu devletlerden en az birinin akit devlet olması gerekmektedir. Konvansiyon'un uygulama alanı dışında kalan taşıma ilişkileri yine ilk maddede açıkça sayılmıştır.

Tezimizin ikinci bölümünde CMR Konvansiyonu bağlamında taşıyıcının sorumluluğu ele alınmıştır. CMR madde 17/1: “Taşıyıcı, yükü teslim aldığı andan teslim edilinceye kadar bunların kısmen veya tamamen kaybindan ve doğacak hasardan sorumludur.” hükmü uyarınca da taşıyıcının sorumluluğu yükün taşıyıcıya veya taşıyıcı yardımcılara fiilen teslim anı ile başlamaktadır. Taşıyıcının, CMR kapsamında sorumluluğunun doğması için taşınacak olan eşyayı teslim alması gerekmektedir; eşya teslim alınmadığı takdirde sözleşmeye aykırılık nedeniyle sorumluluğu doğacaktır. Söz konusu sorumluluğa, CMR hükümleri değil, kanunlar ihtilâfı kuralları uyarınca yetkili millî hukukun ilgili hükümleri uygulanacaktır. Taşıyıcının Konvansiyon madde 17’de belirtilen sorumluluğu hususunda doktrinde görüş birliği bulunmamaktadır. Türk hukuku bakımından Yargıtay kararlarında da içtihat birliği sağlandığını söylemek mümkün değildir.

CMR kapsamında taşıyıcının yükün kaybedilmesi, yükün hasara uğraması ve yükün tesliminde meydana gelen gecikmeden dolayı sorumluluğu meydana gelebilmektedir. Taşıyıcının sorumlu olduğu haller olan kayıp, hasar ve gecikme, ilk bakışta birbirinden çok farklı ve ayırt edilmesi kolay gibi görülse de somut olaylarda iç içe geçebilmektedir. Bu durumda, taşıyıcının sorumluluğunun tespiti güçleşmektedir.

Yükün kaybı, taşınmak üzere teslim edilen yükün teslim yerinde gönderilene teslim edilememesidir. Kaybın ortaya çıkabilmesi için yükün madden kötüleşmesi ve bunun yükten beklenen ekonomik faydayı ortadan kaldırması gerekir. “Kayıp karanesi” ise, eşyanın gerçekte kaybolup olmadığına bilinememesi fakat, taşıma süresinin CMR’de öngörülen gün sayısı kadar aşılmış olması yükün kaybolduğu sonucuna varılmasıdır. Kayıp karanesinin gerektirdiği süreler geçtikten sonra yük, alıcıya eksiksiz olarak teslim edilir ve alıcı da yükü kabul ederse artık kayba ilişkin hükümler yerine gecikmeye ilişkin hükümler uygulama alanı bulacaktır.

CMR madde 17 kısmi kayıp ve tam kayıp ayrımı yapmıştır. Bu ayrım bilhassa CMR madde 32 uyarınca zamanaşımı süresinin başlangıcı ve CMR madde 23/3 uyarınca taşıyıcının ödeyeceği tazminatın tespitinde önem arz etmektedir. Tam veya kısmi kayıp ayrımına gidilebilmek için yükün ekonomik bütünlüğüne halel getirmeyecek şekilde madden parçalara bölünebilir olması gerekir. Eşyanın bütünlüğünün tespitinde ambalaj da haricen değerlendirilir.

Tam ve kısmi kayıp değerlendirmesi yapılırken yükün ekonomik bütünlüğü bozulmaksızın ayrılıp ayrılmadığına bakılır; yoksa tarafların sevk mektubunda yükü nasıl tarif ettiğine değil.

Yükün hiçbir şekilde teslim edilememesi, yani teslimi hiç gerçekleşmemesi hali tam kayıp olarak adlandırılır. Kısmi kayıp halinin meydana gelebilmesi için yükün teslim edilmiş olması ancak bir kısmının ekonomik değerini kaybetmiş olması gerekir. Bununla birlikte teslim edilen kısım da halen ekonomik bir değeri haiz olmalıdır.

Taşıma hukuku anlamında hasar ise yükün maddi yapısının hak sahibince kendisinden beklenen ekonomik fayda azalmış derecede kötüleşmesidir. Başka bir deyişle, hasar oluştuğunda yük alındığı biçimde durumda teslim edilememektedir.

Taşıyıcı, yükü vaktinde teslimle mükelleftir. Gecikme halinde, taşıyıcı asli edim yükümlülüğü olan teslim borcunu ifa zamanı bakımından yerine getirememiş olur.

Taşıyıcının yükte meydana gelen kayıp ve hasardan sorumlu olması için zararın muhakkak yükün göndericiden teslim alınıp alıcıya teslim edildiği süreçte ortaya çıkması gerekmez. Zarara sebep olan olayın bu süreçte gerçekleşmiş olması sorumluluk için yeterlidir.

Yine ikinci bölümde taşıyıcının sorumluluğu incelenirken taşıyıcının hak sahiplerinin emir ve talimatlarından kaynaklanan sorumluluğu, taşıma ve teslim engelleri halinde sorumluluk, taşıyıcının taşıma işinde kendisine yardım eden kişilerin davranışlarından sorumluluğu ve müteakip taşıyıcıların sorumluluğu hususlarına da değinilmiş ve Yargıtay kararlarına yer verilmiştir.

Son bölümümüz olan üçüncü bölümde esas tez konumuz olan “Taşıyıcının CMR Konvansiyonu Kapsamında Yükün Kayıp ve Hasarı Halinde Sorumluluktan Kurtulması” konusu ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir. Bu bölümde öncelikle taşıyıcının sorumluluktan kurtulması kavramı hakkında açıklama yapılmış; akabinde öncelikle CMR madde 17/2’de düzenlenen genel sorumluluktan kurtulma sebepleri ayrıntılı olarak incelenmiştir. CMR 17/2 hükmüne göre taşıma işi esnasında yükün kaybı, hasara uğraması ve tesliminde gecikme meydana gelmesi hallerinde; bahse konu zararlar hak sahibinin hatası ya da ihmaliinden, hak sahibinin talimatından, yüke has bir kusurdan ya da taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı bir durumdan meydana gelmiş ise taşıyıcı bu zararın varlığını, zarar ile ileri sürdüğü sebep arasındaki uygun illiyet bağıını ileri sürerek sorumluluktan kurtulabilecektir.

Hak sahibinin hatası ya da ihmali durumlarına genellikle ambalajlama, yükleme yahut boşaltma sırasında rastlanmaktadır. Ambalajlama; yükün özelliklerine, taşıma güzergahına ve taşımanın gerçekleştiği araca uygun gerçekleştirilmelidir. Ancak belirtmek gerekir ki ambalajlama işi hak sahibince yapılsa dahi uygun olmayan ambalaj dışarıdan bakıldığında fark edilebilir derecede ise ve taşıyıcı bunu fark

etmesine rağmen hak sahibini uyarıp, uygun olmayan ambalajı sevk mektubunda ihtirazı kayıt olarak belirtmemişse sorumluluktan kurtulamayabilir.

Taşıyıcı, tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen özeni fiilen göstermesine rağmen olayın oluşumunu engelleyemiyorsa ortada kaçınılamayan, engel olunamayan bir durum var demektedir. Genel sorumsuzluk sebebi olarak en yüksek özen gösterilmesine rağmen kaçınılamayan ve sonuçları önlenemeyen haller ispatı en güç olan sorumsuzluk sebebidir. Taşıyıcının öncelikle diğer sorumsuzluk sebeplerinin varlığı halinde onlara dayanması menfaatine olacaktır. En yüksek özenin fiilen gösterilmesi hususu değerlendirilirken doktrinde kabul görmüş taşıyıcının zararın ortaya çıkma ihtimalini değerlendirmesi, kendisini ekonomik yıkıma götürmeyecek tedbirleri alması, tabi olduğu mevzuata uygun hareket etmesi ve taşıma alanındaki bilgileri dikkate alması gibi kriterler uygulanmaktadır.

CMR madde 17/2 uyarınca “eğer kayıp, hasar veya teslimde gecikme...yüke has kusurdan...ileri gelmiş ise, taşıyıcı sorumlu tutulamaz.” Taşıyıcın sorumluluktan kurtulabilmesi; hasar, kayıp ve gecikmeye neden olan ayıbın bizatihi yüke has özel ayıp olması gerekmektedir. Yani, taşımaya konu yük aynı nitelikte ve benzer koşullarda üretilen yüke kıyasen bir eksiklik içeriyor ve zarar bunun neticesinde oraya çıkıyorsa, taşıyıcı CMR 17/2 anlamında sorumluluktan kurtulabilecektir.

Taşıyıcı CMR 17/2 uyarınca hak sahibinin verdiği talimatlar sebebi ile vuku bulan kayıp, hasar ve gecikme hallerinden sorumlu tutulamaz; ancak unutulmamalıdır ki bu sorumluluktan kurtulma sebebine dayanılabilmesi için öncelikle talimatın mevcut olması gerekir. Talimat, taşıma süresince yani teslimden-hatta taşıma sözleşmesinin başlangıcından- tesellüme, yük taşıyıcının tasarrufundayken herhangi bir anda verilmiş olabilir. Bu talimat neticesinde ortaya çıkan zarar, talimatı verenin üzerine bırakılmıştır. Talimatı verenin bu halde kusurlu olması aranmaz, talimat ile zarar arasında uygun illiyet bağının varlığı yeterli olacaktır. Talimat, hak sahibi tarafından verilmelidir. Burada hak sahibi, talimatın verildiği zamanda yük üzerinde CMR madde 12 bağlamında tasarruf ve talimat hakkı olan kişileri ve bunların CMR madde 3 anlamında yardımcılarını ifade eder. Talimat vermede yetkili olmayan kişinin talimatını yerine getirmiş olmak taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmaz. Talimat verme yetkisi olan kişinin talimatı verirken talimat yetkisi mevcut olmalıdır. Her ne kadar taşıyıcının hak sahibinin talimatlarıyla bağlı olduğu bir olgu ise de taşıyıcı basiretli bir taşıyıcı olarak kanuna aykırı ya da açıkça yükün kaybı, zarara uğraması ya da tesliminde gecikmeye sebep olacak talimat aldığı anda talimatı yerine getirmekten kaçınmalı ve bunu gecikmeksizin hak sahibine bildirmelidir

CMR madde 17/4 ise taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran 6 özel sebebi düzenlemektedir. Bu özel sebeplerin ortak özellikleri hayatın normal akışında, tedbiri ve özeni fiilen gösteren taşıyıcının dahi kaçınamayacağı haller olmalarıdır. Bu sebeplerin kaçınılmazlıkları karine, taşıyıcının bu hallerden kaçınabileceği durumlar ise istisna kabul edilmiştir.

Özel sorumluluktan kurtulma sebepleri CMR 17/4'te düzenlenmiş olup; CMR madde 17/2'de düzenlenen genel sorumluluktan kurtulma sebepleri zarar, hasar ve gecikme hallerinde ileri sürülebiliyorken; CMR 17/4'te düzenlenen özel sorumluluktan kurtulma halleri yalnızca taşımaya konu yükün kaybı ve/veya hasara uğraması hâlinde ileri sürülebilip gecikme halinde ileri sürülememektedir. Zira özel sorumluluktan kurtulma sebepleri bizatihi yükün hasar ve/veya kaybına ilişkin özel risk ihtiva eden olayları ele almaktadır.

CMR madde 17/4-a hükmünce “kullanılmasında anlaşmaya varılmış ve sevk mektubunda açıkça belirtilmiş olduğu üzere, madeni levha ile kaplanmamış açık taşıtlar kullanılması” halinde taşıyıcı sorumlu olmaz.

CMR 17/4-b hükmünce ambalajlanmadıkları veya kötü ambalajlandıkları zaman, özellikleri gereği fire veren veya hasara uğrayan malların ambalajlanmaması veya hatalı ambalajlanmış olması halinde” taşıyıcı sorumlu tutulmaz. Zira CMR madde 10 hükmünce ambalajlama gönderici mükellefiyetindedir. Ancak belirtmek gerekir ki yükün her zaman taşınan yük olmadığı savını öne sürerek ambalaj hatası olup olamayacağını bilemeyeceği iddiası ile taşıyıcı sorumluluktan kurtulamaz; zira basiretli tacir olan taşıyıcı her zaman taşınmayan yük de olsa ambalajın yeterli olup olmadığını dikkatlice araştırıp fark ettiği eksiklikleri ambalajlamayı yapan göndericiye bildirmelidir. Ancak belirtmek gerekir ki taşıyıcının ambalaj hususunda denetim ve gözetim görevi sınırlı olup ayrıntı gerektirmese de istiflemeye denetim ve gözetim görevi genel görünüş anlamında değil bilakis tam bir denetim ve gözetim şeklindedir. Zira ambalajlamada ambalaj içindeki yükün nasıl yerleştirildiği çoğu zaman dışarıdan tespit edilememektedir.

CMR madde 17/4-c hükmünce taşıyıcı “yükün gönderici, alıcı veya bunların adına hareket eden kişiler tarafından alınması, taşınması, yüklenmesi, istiflenmesi veya boşaltılması” aşamasında oluşacak kayıp ve/veya hasardan sorumlu tutulmaz.

Taşıyıcının bu özel sorumluluktan kurtulma sebebine dayanabilmesi için yükleme, istifleme veya boşaltmanın hak sahipleri ya da onlar adına hareket eden kişilerce gerçekleştirilmesi gerekir. Şayet yükleme, istifleme veya boşaltma taşıyıcı ve onun yardımcılarınca gerçekleştirilmişse sorumluluktan kurtulma hali düşünülemez.

Yükleme, istifleme, boşaltma işlemlerinin hak sahiplerince yapılması tek başına taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Bu durumlarda dahi taşıyıcının tedbirli bir taşıyıcı olarak bu işlemlere nezaret etmesi, yükleme ve istiflemeye fark ettiği yanlış ve eksiklikleri göndericiye bildirip durumu sevk mektubuna geçirmesi zaruridir. Yukarıda da üzerinde durulduğu üzere taşıyıcının ambalaj açısından denetim ve gözetim yükümlülüğü genel görünüşle sınırlı olmakla, istifleme ve yükleme işlemlerine nezaret ederken tam bir denetim gözetim yükümlülüğü olmaktadır

Yine bir başka özel sorumluluktan kurtulma sebebi olarak hasar ya da kayıp özellikle kırılma, paslanma, çürüme, kuruma, normal fire yahut da güve ve haşerattan kısmen veya tamamen zarar görebilecek malların özelliğinden kaynaklanıyorsa taşıyıcı sorumlu tutulmaz. CMR madde 17/4-d hükmünün esas amacı göndericinin yükün kendi özelliğinden kaynaklı hassasiyetlerini bilmesi ve bunlardan kaynaklanan riskleri göndericinin taşımasıdır. Maddeye CMR 18/4 ile istisna getirilmiştir. Buna göre taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinde özel donanımlı araçla taşıma yapılmasına ilişkin hüküm mevcutsa bu durumda taşıyıcı doğal niteliğinden dolayı zarara uğraması ile birlikte sözleşmeye uygun olarak gerekli tedbirleri aldığı ve talimatlara uyduğunu da ispatla mükellef olur.

Yükün doğal özelliğine ilişkin özel sorumluluktan kurtulma sebebini düzenleyen CMR madde 17/4-d ile CMR madde 17/2'de düzenlenen yüke has gizli ayıp halinde genel sorumluluktan kurtulma sebebi birbirine karıştırılmamalıdır. Yükte hasar ya da kayıba sebep olabilen yüke münhasır özellik, ayıp olarak nitelendirilemez. Yükün bu hassas özelliği yükün dahil olduğu sınıfa has bir özellik olup alıcılar tarafından bilinip, kabul edilen risk olarak değerlendirilir ve yükten beklenen menfaati ortadan kaldırmaz. Ancak yüke has gizli ayıp halinde yük nevi diğer yüklerde olması beklenmeyecek eksikliklere sahiptir.

CMR madde 7/1-a hükmünce taşımaya konu yükü işaretlemek²⁶⁵ ve numaralandırmak gönderenin sorumluluğundadır, dolayısıyla taşıyıcı yükün maruz kaldığı hasar ya da kayıp halinde işaretleme ve numaralandırmadaki hata ya da eksiğe dayanarak taşıyıcı CMR madde 17/4-e hükmünce sorumluluktan kurtulabilir. Ancak, taşıyıcı CMR madde 8/1-e hükmüne göre yükün paket ve ambalajları üzerindeki işaret ve sayılarla, sevk mektubuna göre yük üzerindeki işaret ve sayıların uyuşup uyuşmadığını denetlemelidir. Denetlenmediği takdirde işaretleme ve numaralandırmanın sevk mektubundakine uygun olduğuna hak sahibi lehine karine

²⁶⁵ Konvansiyonun resmi Türkçe çevirisinde marka kelimesi kullanılsa da, burada kastedilen ticaret hukuku anlamında bir hukuki terim olan marka değil işarettir. Özdemir T., Sorumluluk, s.255, Erdil E., s.249.

oluşmuş olur. Bu durumda taşıyıcı CMR madde 17/5'e göre müterafık kusur değerlendirmesine muhatap olur.

Son olarak CMR madde 17/4-f hükmünce canlı hayvan taşınması halinde bizatihi yükün canlı hayvan olmasından kaynaklanabilecek kayıp ve hasar halinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilecektir. Burada taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran nokta, taşınan yükün canlı karakteri sebebi ile ortaya çıkan risktir. Burada önemle vurgulanması gereken ise bu özel sorumluluktan kurtulma sebebini düzenleyen hükmün CMR madde 17/4'te sayılan diğer özel sorumluluktan kurtulma sebeplerinden farklı olarak kaçınılmazlık karinesini haiz değildir.

CMR bağlamında taşıyıcının sorumluluktan kurtulamayacağı bir durum da örneklenmiştir. CMR madde 17/3 hükmünce taşıyıcı kayıp, hasar ya da teslimde gecikme durumlarında zarar araçtaki arızadan kaynaklanıyorsa, araç sahibi başkası olup da kiralanmış da olsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulamayacaktır. Aracın normal seyrini etkileyen durum dış etkenlerden meydana geldiğinde somut olaya göre 17/3 kapsamı dışına çıkılması mümkün olabilir.

Ayrıca düzenlenmiş taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarabilecek bir başka durum ise CMR 22'de düzenlenmiştir. CMR madde 22/1 hükmünce gönderici taşıyıcıya tehlikeli eşya teslim etmişse, taşıyıcıya tehlike hakkında bilgi vermeli ve varsa alınması gereken önlemleri bildirmelidir. Şayet tehlike arz eden yük taşındığına ilişkin sevk mektubuna bilgi geçirilmemişse, tehlikeli yükün taşınması neticesinde oluşabilecek zarardan taşıyıcının sorumlu olabilmesi için hak sahibinin harici delillerle taşıyıcının yükün mahiyetinden haberdar olduğunu ispat etmesi gerekir. Yani, CMR 22 gereğince gönderici taşımaya konu yükün tehlikeli eşya niteliğinde olması halinde bu durumu CMR madde 6/1-f ve CMR 6/3 uyarınca sevk mektubuna derç etmelidir.

KAYNAKÇA

Adıgüzel, Burak. **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, Adalet Yayınevi, Ankara 2012.

Adıgüzel, Burak. **Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Karayolu ile Eşya Taşıyıcının Sorumluluğu Üzerine Hükümler**, Legal Mali Hukuk Dergisi, Y.3, S.32, Ağustos 2007.

Akıncı, Sami. **Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri**, Sermet Matbaası, İstanbul 1968.

Akıncı, Ziya. **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, Seçkin Yayıncılık, Ankara 1999.

Antalya, Gökhan. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt I**, Legal Yayınları, İstanbul 2018.

Arkan, Sabih. **Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu**, 24-25 Ocak 1985, Maçka İstanbul, Ankara 1985.

Arkan, Sabih. **CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk**, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65. Yaş Armağanı, Ankara 1999

Arkan, Sabih. **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayın No.206, Ankara 1987

Arkan, Sabih. **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.

Arkan, Sabih. **Karayolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, ETS, İstanbul 1984

Arkan, Sabih. **Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları Ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri**, Batider; C.X, S.2, Ankara 1979.

Arkan, Sabih. **Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının**

Sorumluluğu, Banka Ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1982

Arkan, Sabih. **Karma Taşımlarla İlgili Hukuki Sorunlar**, Prof. Dr. Jale G. Akipek'e Armağan, Konya 1991.

Arkan, Sabih. **Ticari İşletme Hukuku**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 23. Bası, Ankara 2017,

Arkan, Sabih. **TTK' nın Taşıma Senetlerine ve İlmühaberlere İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme**, Ankara, Batider C. IX, S. 3, 1978.

Arkan, Sabih. **Ziya Nedeniyle Ödenecek Tazminatın Belirlenmesinde Esas Alınan Değer ve İadesi Gereken Masraflar**, Batider C.XIV, S.2, İstanbul 1987.

Atabek, Reşat. **Eşya Taşıma Hukuku**, İstanbul 1960.

Aydın, Alihan. **CMR' ye Göre Taşıyıcının Ziya, 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, Tahir / Kender, Rayegan. **Deniz Ticareti Hukuku II**, İstanbul 2006, Arkan, İstanbul.

Doğanay, İsmail. **Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Karada Eşya Nakliyatı**, Adalet Dergisi, S.9, Ankara 1960.

Doğanay, İsmail. **Türk Ticaret Kanunu şerhi: Madde 420-815, 3 Cilt, Tümünden Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 4. Basım**, İstanbul, Beta Yayınları, C.II, 2004, (TTK şerhi).

Edis, Altan. **Die Haftung des Frachtführers nach schweizerischem Obligationen und türkischem Handelsrecht**, Frankfurt 1975.

Ekşi, Nuray. **CMR Konvansiyonuna İlişkin Yargıtay Kararları**, Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi, C.1,S.1, s.215-217.

Ekşi, Nuray. **Milletlerarası Deniz Ticareti Alanında “Incorporation” Yoluyla Yapılan Tahkim Anlaşmaları**, Beta Yayınları, İstanbul 2004, (Tahkim).

Ekşi, 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.

Erdil, Engin. **Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, İctihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi, Geliştirilmiş ve Güncellenmiş Üçüncü Baskı**, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2020.

Eren, Fikret. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 23. Baskı, Yetkin Yayınevi, Ankara 2018.

Eriş, Gönen. **Açıklamalı- İctihatlı- Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, Seçkin Yayınevi, Ankara 1996.

Eriş, Gönen. **Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıma Hukuku (Açıklamalı Gerekçeli-İctihatlı)**, Seçkin Yayınevi, Ankara 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 and 23 to 39 of the CMR, International Carriage of Goods By Road (CMR)**, Lloyd's of London Press, London 1987, s.97-112.

Görçün, Ömer Faruk. **Karayolu Taşımacılığı**, Beta Yayınları, İstanbul 2008.

Gözübüyük, A. Pulat. **Mücbir Sebepler Beklenmeyen Haller**, Kazancı Yayınları, Ankara 1977.

Güven, Osman Sabri. **Kusur Kavramı ve Çeşitleri (I)**, Yargıtay Dergisi, Ocak- Nisan 1981, S.1-2.

Herber, Rolf / Piper, Henning. **CMR Internationales Strassentransportrecht**, München 1996.

Heuer, Klaus. **Die Haftung des Frachtführers nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)**, Diss., Deutscher Verkehrs, Hamburg 1975.

Hill, James Donald (Author), Messent, Andrew/ Glass, David A.. **CMR Contracts For The Carriage of Goods by Road**, London 1995.

Karaman Coşgun, Özlem. **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ile CMR Konvansiyonu Hükümlerinin Karşılaştırılması, Türk-Çin Hukuk Zirvesi**, Konferans Bildiri Kitabı, İstanbul 2013.

Karan, Hakan/ Kara, Özgenur/ Varan İzel. **Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon**, CMR şerhi, İkinci Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2020.

Kaya, Arslan. **Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları**, Oğuz İmregün'e Armağan, İstanbul 1998,

Kaya, Arslan. **Taşıyıcının Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmede (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)**, GÜHFM, Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu'na Armağan Sayısı C.LVI, S.1-4, İstanbul 1998,

Kender, Rayegan. **"Yükleme, Boşaltma Ve Ardiye Safhasında Sorumluluk Ve Sigorta İle İlgili Bazı Sorunlar"**, Sorumluluk Ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler- Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara 1984.

Kendigelen, Abuzer/ Aydın, Alihan. **Bibliyografyalı-Notlu-İçtihatla Taşıma Hukuku Mevzuatı**, İstanbul 2001.

Kendigelen, Abuzer/ Aydın, Alihan. **Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma (CMR)– Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi**, Prof. Dr. Ömer Teoman'a 55. Yaş Günü Armağanı, İstanbul 2002,

Koller, Ingo. **Transportrecht, Kommentar zu Spedition**, Gütertransport und Lagergesellschaft, 6. Auflage, München 2007.

Lale, Muktedir. **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 ve Öz, Turgut. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Cilt I, 16. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2018, (2018).

Oğuzman, Kemal, Seliçi, Özer ve Oktay-Özdemir, Saibe. **Eşya Hukuku Ders Kitabı**, 1. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2018.

Özdemir, Turkey. **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu)**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006(Sorumluluk).

Özdemir, Turkey. **Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerinde Sorumsuzluk Anlaşması Akdetme İmkânı ve Sorumluluğun Sınırlarında Değişiklik Yapılması**, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.4, S.1, 2007, ss.119-149

Seliçi, Özer. **Die Haftung Des Frachtführers Nach Deutschem Und Türkischem Recht Und Nach Den Bestimmungen Des Übereinkommens Über Den Beförderungsvertrag Im Internationalen 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.

Sözer, Bülent. **Deniz Ticareti Hukuku, 6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Hazırlanmış 2. Bası**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2012.

Sözer, Bülent. **Legal Environment of Business**, İstanbul 2001.

Sözer, Bülent. **Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler**, Batider C.XTV, S.2.

Tandoğan, Haluk. **Türk Mesuliyet Hukuku**, Vedat Kitapçılık, Ankara 1961.

Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altö. **Tekinay Borçlar Hukuku-Genel Hükümler**, 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.

Ülgen, Hüseyin. **Hava Taşıma Sözleşmesi, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü**, Yayın No. 201, Ankara, 1987.

Ülgen, Hüseyin. **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunlar**, İstanbul Ticaret Odası Yayın No: 1988-27, İstanbul 1998.

Ülgener, m. Fehmi. **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, Der Yayınları, Ankara, 1991.

Yavaş, Aksoy. **Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)**, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, Nisan 2016,

Yazıcıoğlu, Emine. **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, Beta Yayınları, İstanbul 2000.

Yeşilova, Ecehan. **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahısların ve Müteakip Taşıyıcılarının Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, (CMR Madde 3-34), Yetkin Yayınevi, Ankara 2004.

Yeşilova, Ecehan. **CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti**, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.7, S.1, İzmir 2005.

Yetiş Şamlı, Kübra. **Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2013.

Yetiş Şamlı, Kübra. **Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2008.

Yıldız, 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.

Yılmaz, Oğuz. **CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma**, Güncel Yayınevi, İzmir 2008.

Zeyneloğlu, Ahmet. **Taşıma Hukuku**, Genişletilmiş 2. Basım, Yetkin Yayınevi, Ankara, 1993.