

**ÇANKAYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**KARAYOLUYLA YAPILAN EŞYA TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ
6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU VE CMR KONVANSİYONU
KAPSAMINDA SORUMLULUĞU**

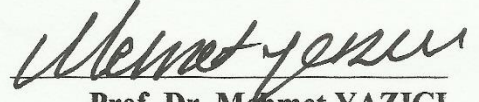
ECE KARADUMAN

KASIM 2013

Tez Başlığı: Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Sorumluluğu

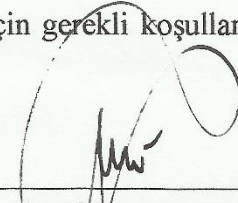
Tezi Hazırlayan: Ece KARADUMAN

Sosyal Bilimler Enstitüsü Onayı



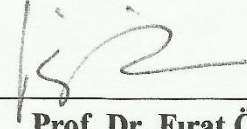
Prof. Dr. Mehmet YAZICI
Sosyal Bilimler Enstitü Vekili

Bu tezin yüksek lisans derecesi elde etmek için gerekli koşulları sağladığını onaylarım.



Prof. Dr. Hamdi MOLLAMAHMUTOĞLU
Özel Hukuk AnaBilim Dalı Başkanı

Bu tez, tarafımdan incelenmiş olup yüksek lisans tezi olarak uygun bulunmuştur.



Prof. Dr. Fırat ÖZTAN
Tez Danışmanı


Tez Juri Tarihi: 07.11.2013

Tez Juri Üyeleri:


Prof. Dr. Fırat ÖZTAN (Çankaya Üniv.)



Prof. Dr. Cemal OĞUZ (Gazi Üniv.)



Yrd. Doç. Şirin GÜVEN (Çankaya Üniv.)



**ÇANKAYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE,**

Bu belge ile bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplandı sunulduğunu beyan ederim. Bu kural ve ilkelerin gereği olarak, tez çalışmamda bana ait olmayan veri, düşünce ve sonuçları bilimsel etik kuralları gözeterek ifade ettiğimi ve kaynağını gösterdiğimi ayrıca beyan ederim.

Adı, Soyadı: Ece KARADUMAN

Tarih: 02.12.2013

İmza: ECKARADUMAN

ÖZET

KARAYOLUYLA YAPILAN EŞYA TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ 6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU VE CMR KONVANSİYONU KAPSAMINDA SORUMLULUĞU

KARADUMAN, Ece

Yüksek Lisans Tezi

Sosyal Bilimler Enstitüsü,
Özel Hukuk

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Fırat ÖZTAN

Kasım 2013, 127 Sayfa

Karayoluyla yapılan eşya taşımalarında taşıyıcının sorumluluğu, kural olarak, taşıma ulusal boyutta yapılıyorsa, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na, uluslararası boyutta yapılıyorsa, CMR Konvansiyonu'na tâbidir. Kanun'da ve Konvansiyon'da, taşıyıcıya yüklenen sorumlulukların başlıcaları, zıya, hasar ve gecikme nedeniyle sorumluluk ile fiilî taşıyıcı ve yardımcı kişilerin görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden doğan sorumluluk hâlleridir. Hem ulusal hem de uluslararası mevzuatta, taşıyıcının sorumluluğunun yanında sorumluluktan kurtulma sebepleri de hükme bağlanmıştır. Taşıyıcı, sorumluluktan kurtulamadığı durumlarda, sebep olduğu zararı tazminle yükümlü olur. Bu sebeple, kendisine tazminat dâvası açılabilir. Günümüzde, taşıma işlerinin, ticaret hukukundaki önemi artmıştır. Öyle ki,

bu konu, 6762 sayılı eski TTK'da, Üçüncü Kitabın Altıncı Faslıının İkinci Kısımının, "Eşya Taşıma" başlıklı İkinci Ayrımında hükme bağlanmaktayken; 6102 sayılı yeni TTK'da Dördüncü Kitap olarak karşımıza çıkmıştır. "Taşınma Eşyası Taşınması", Dördüncü Kitabın Üçüncü Kısımında, Birinci ve İkinci Kısımdan ayrı olarak düzenlenmiştir. Benzer şekilde, daha önceleri uluslararası mevzuatta yeri olan "Değişik Tür Araçlar ile Taşıma", 6102 sayılı TTK'nın Dördüncü Kitabının Dördüncü Kısım ile ulusal mevzuatımızda da yerini almıştır. 6762 sayılı TTK'ya nazaran 6102 sayılı yeni TTK'da, taşıma işlerinin daha ayrıntılı olarak hükme bağlanması ve bu konuya ilişkin olarak çoğunlukla farklı veya yeni düzenlemeler getirilmesi sebebiyle, tezimizde, karayolu ile yapılan eşya taşımalarında taşıyıcının sorumluluğu, hem 6102 sayılı TTK hem CMR Konvansiyonu hükümlerine göre incelenecektir.

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), Tazminat Dâvası, Zıya, Hasar, Gecikme, Yardımcı Kişiler, Fiilî Taşıyıcı

ABSTRACT

THE LIABILITY OF THE CARRIER IN THE TRANSPORTATION OF GOODS BY ROAD UNDER THE TURKISH COMMERCIAL CODE No. 6102 AND THE CMR CONVENTION

KARADUMAN, Ece

Master Thesis

Graduate School of Social Sciences,
Private Law

Supervisor: Prof. Dr. Firat ÖZTAN

November 2013, 127 Pages.

The liability of the carrier in the transportation of goods by land at national level is subject to the Turkish Commercial Code(TCC) No.6102, whereas at international level it is subject to CMR as a rule. Some of the loaded carrier liabilities in both TCC and CMR are liabilities due to loss, damage or delay and liabilities arising from the acts and omissions of the actual carrier and assistants while carrying out their performance of duties. As well as the liability of the carrier, the reasons for getting rid of the responsibility are also attributed to the provision both in national and international legislation. In the cases when the carrier cannot get rid of the liability, he is obliged to compensate the damage caused. Nowadays, the importance of transportation and delivery issues has increased in the Turkish Commercial Law. Consequently, this issue has been regulated independently in Book Four in the TCC No.6102, whereas in the TCC No.6762 it was handled in the Third

Book,Chapter Six,Second Part,Item Two under the title of “Carriage of Goods”.In the New TCC,the Third Part of Book Four is devoted separately to the Transportation of Household Items. Similarly,“Transportation via Multimodal Transportation” takes place in national legislation in the TCC Law No.6102, Part Four;wheras it used to be only in international legislation in the past.This report is an attempt to examine the liability of the carrier in the transportation of goods by land according to both the provisions of the TCC and the provisions of CMR due to the fact that there is both regulation of transportation issues in more detail and the introduction of mostly different and new regulations in the TCC No.6102,as compared to the TCC No.6762.

The contents of this report will be supported by making reference to some books, articles,scientific researches and Supreme Court decisions.

Key Words: Carrier, By land(Road),CMR Contract for the International Carriage of Goods by Road, Legal Action for Compensation of Damages, Loss, Damage(Harm), Delay, Assistants, The Actual Carrier.

TEŐEKKÖR

Yüksek Lisans tez çalışmam boyunca değerli bilgileri ve önerileriyle beni yönlendiren tez danışmanım Sayın Prof. Dr. Fırat ÖZTAN ve değerli hocam Sayın Prof. Dr. Bilge ÖZTAN'a teşekkür etmeyi bir borç bilirim. Eğitimim süresince bana destek olan aileme de sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Ece KARADUMAN
Ankara, Kasım 2013

İÇİNDEKİLER

İNTİHAL BULUNMADIĞINA İLİŞKİN SAYFA.....	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
TEŞEKKÜR	viii
İÇİNDEKİLER.....	ix
KISALTMALAR.....	xii

BÖLÜMLER

GİRİŞ.....	1
------------	---

I.BÖLÜM

KARAYOLU İLE YAPILAN EŞYA TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ SORUMLULUĞU.....	9
--	---

I. GENEL OLARAK	9
-----------------------	---

II. TAŞIYICININ ZIYA VEYA HASAR İLE GECİKMEDEN DOĞAN ZARARDAN SORUMLULUĞU VE SORUMLULUKTAN KURTULMASI.....	11
--	----

A. Taşıyıcının Zıya veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Zarardan Sorumluluğu ..	11
---	----

1. Taşıyıcının Zıya veya Hasardan Doğan Zarardan Sorumluluğu	13
--	----

2. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zarardan Sorumluluğu.....	22
---	----

B. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması.....	37
--	----

1. Genel Olarak Sorumluluktan Kurtulma	37
--	----

a. Taşıyıcının Özeni	38
----------------------------	----

b. Araç Arızası ve Kiraya Veren Kusuru	42
--	----

2. Sorumluluktan Kurtulmada Özel Hâller	43
---	----

III. YARDIMCI KİŞİLERİNİN VE FİİLÎ TAŞIYICININ DAVRANIŞLARINDAN DOLAYI TAŞIYICININ SORUMLULUĞU	52
A. Yardımcı Kişilerin Varlığı	52
B. Fiilî Taşıyıcının Varlığı.....	55

II.BÖLÜM

TAŞIYICIYA KARŞI AÇILACAK TAZMİNAT DÂVASI VE TAHKİM	60
---	----

I. TAŞIYICIYA KARŞI AÇILACAK TAZMİNAT DÂVASI	60
A. Tazminat Dâvasının Tarafları.....	60
B. Eşyanın Zıyaa ve Hasara Uğraması Durumunda Tazminatın Hesaplanması	64
C. Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırları.....	69
D. Sözleşme Dışı İstemler	72
E. Sorumluluğu Sınırlama Hakkının Kaybı.....	74
F. Gönderen veya Gönderilenin Bildirimi	79
G. Görevli Mahkeme	84
H. Yetkili Mahkeme	84
I. Zamanaşımı.....	89
II. TAHKİM	93

III.BÖLÜM

KARAYOLU İLE YAPILAN TAŞINMA EŞYASI TAŞIMASINDA TAŞIYICININ YÜKÜMLÜLÜKLERİ, SORUMLULUKTAN KURTULMA SEBEPLERİ VE SORUMLULUĞUN SINIRLARI	95
--	----

I. TAŞIYICININ YÜKÜMLÜLÜKLERİ.....	96
II. TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTULMA SEBEPLERİ	97
III. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN SINIRI	100
IV. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNU SINIRLAMA HAKKININ KAYBI	101

IV.BÖLÜM

DEĞİŞİK TÜR ARAÇLAR İLE TAŞIMA102

I. DEĞİŞİK TÜR ARAÇLAR İLE TAŞIMANIN TÂBİ OLDUĞU

HÜKÜMLER103

II. TAŞIMADA ORTAYA ÇIKACAK ZIYA, HASAR VE GECİKMENİN
MEYDANA GELME ZAMANINA GÖRE UYGULANACAK HÜKÜMLERİN
BELİRLENMESİ105

III. DEĞİŞİK TÜR ARAÇLAR İLE YAPILAN TAŞIMADA GÖNDEREN VEYA
GÖNDERİLENİN BİLDİRİMİ İLE İLGİLİ DÜZENLEME VE ZAMANAŞIMI .106

SONUÇ110

KAYNAKÇA123

ÖZ GEÇMİŞ.....127

KISALTMALAR

- a.e. : Aynı Eser
- a.g.e. : Adı Geçen Eser
- AY. : Türkiye Cumhuriyeti Anayasası (No. 2709, RG. 20.10.1982, 17844)
- BK : Borçlar Kanunu (No. 818, RG. 08.05.1926, 366)
- Bkz. : Bakınız
- c. : Cümle
- CMR : (No. 94/6322, RG. 04.01.1995, 22161) Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi
- dn. : Dipnot
- E. : Yargıtay Kararı Esas Numarası
- HD. : Hukuk Dairesi
- HGK. : Hukuk Genel Kurulu
- HMK : Hukuk Muhakemeleri Kanunu (No.6100, RG. 04.02 2011, 27836)
- HUMK : Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu (No.1086, RG. 2,3,4.07.1927, 622,623,624)
- IMF : Uluslararası Para Fonu
- K. : Yargıtay Kararı Karar Numarası
- m. : Madde
- MÖHUK : Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (No. 5718, RG. 12.12.2007, 26728)

RG.	: Resmî Gazete
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
T.	: Yargıtay Kararı Tarihi
TCC.	: Turkish Commercial Code
TD.	: Ticaret Dairesi
TBK.	: Türk Borçlar Kanunu (No. 6098, RG. 04.02.2011, 27836)
TSHK	: Türk Sivil Havacılık Kanunu (No. 2920, RG. 19.10.1983, 18196)
TTK.	: Türk Ticaret Kanunu (No. 6102, RG. 14.02.2011, 27846)
Y.	: Yargıtay

GİRİŞ

Devletler, taşıma türlerine ilişkin olarak, kendilerinin de taraf oldukları birtakım konvansiyonlar hazırlanmışlardır. Bu konvansiyonlardan karayoluyla eşya taşımalarına ilişkin olanı “Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi”, kısa adıyla CMR¹ dir. 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. AY m. 90/V c.1 uyarınca, “Usulüne göre yürürlüğe konulmuş Milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir”².

Taşıma işleri, ticaret hukuku içinde yer alan, oldukça geniş bir alandır. Taşımacılığın hem ulusal hem de uluslararası boyutu vardır; hâl böyle olunca taşımacılık, geniş bir mevzuata tâbidir. Önümüze gelebilecek, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olaylarda uygulanacak hukukun ve mevzuatın doğru belirlenmesi gerekmektedir. Karayoluyla yapılan uluslararası eşya taşımaları CMR’de hükme bağlanmıştır. Karayoluyla yapılan ulusal eşya taşımaları ise, 6102 sayılı TTK’nın Dördüncü Kitabı ile özel bir kanun olan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nda(RG. 19.7.2003, 25173) düzenlenmiştir.

Karayolu Taşıma Kanunu’nun amaçlarından bazıları; “karayolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak”, taşıyıcılığın, nakliyat ambarının, kargo işletmeciliğinin “ve benzeri

¹ Convention On The Contract For The International Carriage Of Goods By Road (CMR)

² Bu hususa Y. 11. HD. E. 2003/13744, K. 2003/12152 kararında da değinilmiştir. ((Çevrimiçi) <http://www.kararara.com/yargitay/yhdk9/yrqtyk18837.htm>, 17 Eylül 2013).

hizmetlerin şartlarını belirlemek, taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını saptamak, karayolu taşımalarının, diğer taşıma sistemleri ile birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır”(m.1 uyarınca). Kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla gerçekleştirilen eşya taşımaları, taşıyıcılar, nakliyat ambarı, kargo işletmecileri, taşıma işlerinde görev alanlar ve taşımalarda yararlanılan taşıt, araç, gereç, yapılar, bu Kanun’un kapsamını oluşturan unsurlardan bazılarıdır(m.2/I).

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nda(RG. 18.10.1983, 18195) da trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla konulmuş hükümler bulunmaktadır(m.1 uyarınca).

PTT, karayoluyla eşya taşımaya ilişkin olarak, yurt içinde ve yurt dışında tüm taşımacılık hizmetlerini de kapsayarak posta, koli, kargo ve lojistik hizmetlerini de yürütür(6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanunu m.22/I). PTT’nin sözünü ettiğimiz hizmetleri 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanununa(RG.23.05.2013, 28655) tâbidir; tez konumuz kapsamı dışındadır.

TTK’nın Dördüncü Kitabında yer alan hükümler, MÖHUK anlamında yabancılık unsuru taşımayan taşımalara uygulanacaktır. Yabancılık unsuru taşıyan taşımalar açısından MÖHUK m. 1/II, Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümlerini saklı tutmuştur. Bu sebeple, yabancılık unsuru taşıyan ve konumuz kapsamında kalan uyuşmazlıklarda, öncelikle, CMR Konvansiyonu hükümleri uygulanacaktır. Bunun yanı sıra, MÖHUK³ m.29/I gereğince, eşya taşınmasına ilişkin sözleşmeler, tarafların seçtikleri hukuka tâbi olduğundan, tarafların, uygulanacak hukuku seçmeleri hâlinde bu seçim göz önünde

³ TTK m.850-855’e ilişkin genel açıklamalarda 2675 sayılı MÖHUK’tan söz edilmiştir. Oysa ki, 5718 sayılı MÖHUK, m.64/I düzenlemesiyle 2675 sayılı MÖHUK’u yürürlükten kaldırmıştır. Bu sebeple açıklamalarımızda 5718 sayılı MÖHUK hükümlerine yer verdik.

bulundurulacaktır(6102 sayılı TTK'nın madde gerekçelerinde de bu yönde açıklama mevcuttur⁴ - TTK 850-855'inci maddelere ilişkin genel açıklamalar).

Yükleme yerinden ve teslim yerinden en az biri âkit ülke olan iki ayrı ülke olması durumunda, ücret karşılığında eşyaların taşıt ile karadan taşındığı tüm mukavelelere CMR Konvansiyonu hükümleri uygulanır; tarafların ikametgâhı ve milliyeti dikkate alınmaz(CMR m.1⁵/I).

CMR kapsamında, “taşıt” sözcüğü 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafîği Anlaşması m.4'te tanımlanmış olup, motorlu taşıtları, dizi halinde taşıtları, römorkları ve yarı römorkları ifade eder(CMR m.1/II).

⁴ Tezimizde yer alan TTK madde gerekçelerinin kaynağı: (Çevrimiçi) www.basbakanlik.gov.tr/docs/kkgm/.../madde%20gerekce.doc

⁵ CMR m.1'e ilişkin olarak Yargıtay kararlarından örnek vermek gerekirse;

Y. 11. HD., T. 03.07.2009, E. 2009/7321, K. 2009/8215 kararının bir kısmını örnek olarak verebiliriz: *...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 ihtilafsızdır. Bu nedenle CMR Konvansiyonun 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((Çevrimiçi) <http://emsal.yargitay.gov.tr/VeriBankasiIstemciWeb/DokGosterMainServlet?dokumanId=R%2F02r9VUpV%2Br7QLvyVrjYmzl%2BKVr0sNK6Q%2F%2F%2F0Ia5pNW4sybe0H6hDB6eFEpAAOQc2p0hWBcXm1L%0A4BhMxzMk6hG74QmqufjAVRHTC2ItxL0IjP3PNWs8a2qwFi53QAZM5dKltuyHZ8E%3D&aranan=&dokumanTuru=YARGITAYKARARI> 14 Mart 2013).*

Y. HGK., T. 13.02.2008, E. 2008/11-52, K. 2008/119: *...Somut olayda taşıma karadan yapılmakla, yükleme ve teslim yerleri Türkiye ve Fransa olup, her iki ülke de akit durumunda bulunmakla, 1. madde uyarınca, uyuşmazlık CMR Konvansiyonu hükümleri kapsamındadır. Dolayısıyla uyuşmazlığa, Türk Ticaret Kanunu'nun konuya ilişkin hükümleri değil, CMR hükümlerinin uygulanması gerekir.* ((Çevrimiçi) <http://emsal.yargitay.gov.tr/VeriBankasiIstemciWeb/DokGosterMainServlet?dokumanId=R%2F02r9VUpV%2Br7QLvyVrjYmzl%2BKVr0sNK6Q%2F%2F%2F0Ia5pNW4sybe0H6hDB6eFEpAAOQc2p0hWBcXm17%0AGkRRVKn14O%2BeSMjZIJQkGofP21E4la7ZboO15cukNA02rUWqKEahY8UD3DCvP68%3D&aranan=&dokumanTuru=YARGITAYKARARI> 27 Mayıs 2013).

Konvansiyon, “taşımının Devletler veya kamu kurum veya kuruluşları tarafından yapıldığı hallerde de uygulanacaktır”(CMR m.1/III).

Uluslararası posta anlaşmaları uyarınca gerçekleştirilen taşımalar, cenaze taşımaları ve ev eşyası taşımaları CMR kapsamına girmemektedir(CMR m.1/IV).

Âkit taraflar, yapacakları özel anlaşmalarla CMR hükümlerini; sınır trafiklerine farklı hükümler uygulamak veya tüm aşamaları kendi ülkeleri içinde gerçekleşen ulusal taşımalarında taşınan eşyalar üzerinde hak iddia etmeye yarayan sevk mektubunun kullanılmasına izin vermek gibi durumlar haricinde değiştirmemeyi kabul ederler(CMR m.1/V).

Kural olarak, boşaltılmadan, değişik tür araçlarla yapılan eşya taşımalarında CMR taşımının tümü için uygulanır⁶(CMR m.2 c.1).

Yargıtay 11. HD., bir kararında önemli bir hususa değinmiştir. Bu 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 uygulanacaktır⁷.

⁶ Bu kural ve istisnaları CMR m.2’de hükme bağlanmış olup tezimizin Dördüncü Bölümünde anlatılacaktır.

⁷ Yargıtay 11.HD., T. 17.10.2005, E. 2004/11854, K. 2005/9810 ((Çevrimiçi)<http://emsal.yargitay.gov.tr/VeriBankasiIstemciWeb/DokGosterMainServlet?dokumanId=R%2F02r9VUpV%2Br7QLvyVrjYmzl%2BKVr0sNK6Q%2F%2F%2F0Ia5pNW4sybe0H6hDB6eFEpAAOQc2p0hWBcXm3v%0ARvJvZfprk%2B18QQpFue3NwUtX53ilzGPZ4uS7hz1RaCR6%2B2sFB3xkiYC5XwjzVOI%3D&aranan=&dokumanTuru=YARGITA YKARARI> 14 Mart 2013).

MÖHUK m.29, “eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeler”e uygulanacak hukuku düzenlemiştir: (1) *Eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeler tarafların seçtikleri hukuka tâbidir.*

(2) *Tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları hâlinde, sözleşmenin kuruluşu sırasında taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke aynı zamanda yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke ise bu ülkenin sözleşmeyle en*

Karayoluyla yapılan ulusal eşya taşımalarına TTK hükümleri uygulanacaktır⁸. “Eşya Taşıma”, 6762 sayılı eski TTK’da, “Kıymetli Evrak ” başlıklı Üçüncü Kitabın Altıncı Faslı olan “Emtia Senetleri”nin “Taşıma İşleri ve Taşıma Senedi” başlıklı İkinci Kısımının altında İkinci Ayrım olarak düzenlenmekteyken; 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 sayılı yeni TTK’da ayrı bir kitap şeklinde, “Taşıma İşleri” başlığı altında Dördüncü Kitap olarak yer almıştır. TTK’nın Dördüncü Kitabında, ayrıntılı bir şekilde, Türk taşıma hukukunun demiryolu ve konumuzun sınırları kapsamında bulunan karayolu taşımalarına ilişkin genel ve özel hükümleri düzenlenmiştir. 6102 sayılı TTK’nın 850-855’inci maddelerine ilişkin genel açıklamalarda da belirtildiği üzere, yapılan değişiklik ve düzenlemeler, Dördüncü Kitabının özellikle Birinci ve İkinci Kısımlarına, Türk taşıma hukukunun genel hükümleri niteliği kazandırmıştır. Dördüncü Kitabın “Taşınma Eşyası Taşınması” başlıklı Üçüncü Kısım, özel hükümler içerir(TTK m.894’ün madde gerekçesi uyarınca). Benzer şekilde yine aynı kitabın “Değişik Tür Araçlar ile Taşıma” başlıklı Dördüncü Kısım da özel hükümlerden oluşmaktadır(TTK m.902’nin madde gerekçesinden anlaşılacağı üzere). Dördüncü Kitabın Beşinci Kısım ise “Yolcu

sıkı ilişkili olduğu kabul edilir ve sözleşmeye bu ülkenin hukuku uygulanır. Tek seferlik charter sözleşmeleri ve esas konusu eşya taşıma olan diğer sözleşmeler de bu madde hükümlerine tâbidir.

(3) Hâlin bütün şartlarına göre eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde sözleşmeye bu hukuk uygulanır(MÖHUK m.29).

⁸ CMR hükümlerinin ulusal eşya taşımalarında uygulama alanı bulmasına ilişkin olarak Yargıtay 11. HD. E. 2003/13744, K. 2003/12152 kararının bir bölümüne değinmek gerekirse: *...bir yurtiçi taşımasında CMR hükümleri bir yasa hükmü olarak uygulanamaz ise de, dava konusu olayda olduğu gibi CMR hükümlerinin(hükümlerinin) yurtiçi bir taşımada da uygulanmasının sözleşme olarak taraflarca kabulü mümkündür. Ancak, bu halde CMR hükümleri sadece sözleşme hükmü olarak hüküm ifade edeceğinden, bu sözleşme hükümleri TTK.nun taşımaya ilişkin emredici hükümlerine aykırı olmamak kaydıyla geçerli olabilecektir ((Çevrimiçi) <http://www.kararara.com/yargitay/yhdk9/yrqtyk18837.htm>, 23 Mayıs 2013).*

Ulusal eşya taşımalarına 6102 sayılı TTK uygulanır; tam da bu noktada, Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun(No. 6103, RG. 14.02.2011, 27846) m.29’dan bahsetmek gerektiği düşüncesindeyiz: *6762 sayılı Kanun yürürlükte iken yapılmış olan taşıma sözleşmeleri, taşıma senedine ilişkin hükümler dahil, anılan Kanuna tâbidir. Ancak, Türk Ticaret Kanununun yürürlüğe girmesinden sonra gerçekleşen, taşıma hukukuna özgü, zıya, hasar ve gecikmeden dolayı, sorumluluk hâlleri ile taşıyıcının sorumluluk sınırları hakkında Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır.*

Taşıma”ya ilişkindir; ancak, konumuz kapsamına yolcu taşımaları değil, eşya taşımaları girmektedir.

TTK’nın Dördüncü Kitabının uygulama alanı, m.851’de hükme bağlanmıştır. Buna göre, taşıma işini arızî olarak üstlenen kişiler de, mümkün olduğunca, TTK’nın Dördüncü Kitap hükümlerine tâbidir. TTK m.852, deniz, demir ve havayoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümleri saklı tutmuştur. Her taşıyıcının TTK kapsamında taşıyıcı sayılmadığını da belirtmeliyiz. Öyle ki, TTK kapsamında “taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir”(TTK m.850/I c.1). Kanun’da yapılan bu “taşıyıcı” tanımından da anlaşılacağı üzere, TTK kapsamındaki taşıma işinin temelinde bir taşıma sözleşmesinin bulunması gerekmektedir. Dolayısıyla, hatır taşımacılığı yapan bir taşıyıcının TTK kapsamında “taşıyıcı” sayılmayacağını ve kural olarak, hatır taşımalarına TTK hükümlerinin uygulanmayacağını söylemek mümkündür(TTK m.850/I’in madde gerekçesi).

Taşıma sözleşmesi, eşya taşımalarında gönderene, taşıyıcıya ücret ödeme borcu yükler. Taşıyıcıya yüklenen borç ise, eşya taşımalarında, taşınan eşyayı teslim yerine ulaştırması ve orada gönderilene teslim etmesidir(TTK m.850/II).

Bir hamalın yaptığı taşıma da, ücret karşılığında yapılmış olsa bile TTK kapsamına girmemektedir⁹ çünkü TTK’ya tâbi “taşıma işleri ticari işletme faaliyeti”dir(TTK m.850/III) ve taşıma sözleşmesi ile üstlenilir(TTK m.850/I).

Çalışmamızın ilk bölümünde, karayolu ile yapılan eşya taşımalarında taşıyıcının sorumluluğu anlatılacaktır. CMR’de ve TTK’da, taşıyıcının asıl

⁹ Orhan Sekmen, “Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıyıcının Ziya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C.85, S.2011/4, Temmuz-Ağustos 2011, s.106, dn.4, (Çevrimiçi) <http://www.istanbulbarosu.org.tr/proje/dergi/4/index.html#/119/zoomed>, 17 Eylül 2013.

sorumluluk hâli olarak ziya, hasar ve gecikmeden doğan zararlardan sorumluluk düzenlenmiştir. Taşıyıcının bir diğer sorumluluğu ise, yardımcı kişiler ile fiilî taşıyıcının fiil ve ihmallerinden doğan sorumluluk hâlidir. Yardımcı kişilerin fiil ve ihmallerinden doğan sorumluluğun önemi, taşıyıcının, bu fiil ve ihmaller kendisine ait olmamasına rağmen, kendisi yapmış gibi sorumlu olmasıdır. Fiilî taşıyıcının varlığı nedeniyle sorumluluğun önemi ise, fiilî taşıyıcının asıl taşıyıcı gibi sorumlu olması; buna karşın, asıl taşıyıcının sorumluluğunun da devam etmesidir. Çalışmamızın aynı bölümünde, karayolu ile yapılan eşya taşımalarında taşıyıcının sorumluluktan kurtulması konusu da ele alınacaktır. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulma hâlleri, genel hâller ve özel hâller olmak üzere ikiye ayrılır. Genel hâllerin ilki, taşıyıcının gösterebileceği en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınmayacağı ve önleyemeyeceği sebeplerle ziya, hasar ve gecikmenin meydana gelmesi hâlidir. İkincisi ise, taşıma aracında meydana gelen arıza ve kiraya verenin kusuru hâlidir. Genel hâller dışında kalan özel hâller de vardır. Özel hâller, taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasının mümkün olduğu, sınırlı sayıdaki hâllerdir.

Çalışmamızın ikinci bölümü olan “Taşıyıcıya Karşı Açılacak Tazminat Dâvası ve Tahkim”de; tazminat dâvası incelenirken, dâvanın tarafları, taşıyıcıdan talep edilebilecek tazminatın hesaplanması, taşıyıcının sorumluluğunun sınırları, sözleşme dışı istemlerin neler olduğu, sorumluluğu sınırlama hakkının kaybı, gönderen veya gönderilenin teslimin gecikmeli olarak yapıldığını ya da ziya ve hasar hâllerinin varlığını bildirme borcu, dâvada görevli ve yetkili mahkeme, zamanaşımı konuları anlatılacak; ardından da tahkim yoluna değinilecektir.

Çalışmamızın üçüncü bölümünde ise, karayolu ile yapılan taşınma eşyası taşımada taşıyıcının yükümlülükleri, sorumluluktan kurtulma sebepleri ve sorumluluğun sınırları ele alınacaktır. Bu bölümde, “Taşıyıcının Yükümlülükleri”, “Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulma Sebepleri”, “Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırı” ve “Taşıyıcının Sorumluluğunu Sınırlama Hakkının Kaybı” başlıkları yer alacaktır. “Taşınma Eşyası Taşımada”, Birinci Kısım “Genel Hükümler”, İkinci Kısım “Eşya Taşıma” olan Dördüncü Kitabın Üçüncü Kısımında ve TTK m.894 c.2 uyarınca, Kanun’un Üçüncü Kısımında yer alan hükümlerde ya da uygulanacak olan

milletlerarası sözleşmelerde aksine bir düzenleme bulunmadığı takdirde, taşınma eşyası taşımaya ilişkin sözleşmeye, “Taşıma İşleri” başlıklı Dördüncü Kitabın Birinci ve İkinci Kısımlarında yer alan hükümler uygulanır. Dolayısıyla, hem Birinci ve İkinci Kısım hükümlerine hem de bu konuya ilişkin olarak düzenlenen Üçüncü Kısım hükümlerine tâbi olan “Taşınma Eşyası Taşınması” başlığı tez konumuz kapsamındadır.

Son olarak, çalışmamızın dördüncü bölümünde de, değişik tür araçlar ile yapılan eşya taşımaları konusu işlenecektir. Bu bölümde, “Değişik Tür Araçlar İle Taşımanın Tâbi Olduğu Hükümler”, “Taşımada Ortaya Çıkacak Zıya, Hasar ve Gecikmenin Meydana Gelme Zamanına Göre Uygulanacak Hükümlerin Belirlenmesi” ile “Değişik Tür Araçlar İle Yapılan Taşımada Gönderen veya Gönderilenin Bildirimi İle İlgili Düzenleme ve Zamanaşımı” başlıkları ele alınacaktır.

Konumuz, karayolu ile yapılan eşya taşımalarında taşıyıcının sorumluluğu ile ilgili ve ilişkili 6102 sayılı TTK ve CMR Konvansiyonu hükümleriyle sınırlıdır.

Çalışmamızda bahsi geçecek diğer kanunlara ait hükümler ek bilgi olarak verilecektir. İncelememiz esnasında, konumuz ile ilgili bazı kitaplara, bilimsel çalışmalara ve Yargıtay kararlarına atıflarda bulunulacaktır.

I.BÖLÜM

KARAYOLU İLE YAPILAN EŞYA TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

I. GENEL OLARAK

DESCHENAUX/TERCIER'e göre, “<<Sorumluluk>> kavramından çok geniş anlamıyla, bir kişinin başkasına verdiği zararı giderim yükümlülüğü anlaşılır”¹⁰.

ZEYNELOĞLU'nun yaptığı tanıma göre ise “sorumluluğun kelime anlamı, bir kimsenin üzerine aldığı işi gereği gibi yapamaması nedeniyle kınanmasıdır”¹¹.

O hâlde “taşıyıcının sorumluluğu”; taşıyıcının, kanundan/Konvansiyon'dan ve taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini yerine getirmekle; aksi takdirde, neden olacağı zararı karşılamakla mükellef olmasını ve kınanmasını ifade eder.

“Taşıyıcının sorumluluğu” ile ilgili tanımımızda bahsi geçen “taşıma sözleşmesi”nin önemi, konumuz açısından büyüktür. Öyle ki, CMR'nin uygulama alanı belirlenirken, ücret karşılığında eşyaların araç ile karadan taşınmasına dair bir sözleşmenin varlığı aranmıştır(CMR m.1/I uyarınca). TTK'da ise, taşıyıcının tanımı yapılırken bile taşıma işinin, taşıma sözleşmesiyle üstlenilmesinden söz edilmektedir(TTK m.850/I). TTK'da taşıma senedine ilişkin hükümler de

¹⁰ Henri Deschenaux, Pierre Tercier, *Sorumluluk Hukuku*, Çeviren: Salim Özdemir, Ankara, Kadioğlu Matbaası, 1983, s.1.

¹¹ Ahmet Zeyneloğlu, *Uygulamalı Taşıma Hukuku*, Ankara, Olgaç Matbaası, 1980, s.191.

bulunmaktadır: Tarafların karşılıklı ve birbirlerininine uygun iradeleri, taşıma sözleşmesinin kurulduğunun kabulü için yeterli olup; ayrıca bir taşıma senedinin varlığı şartı aranmaz(TTK m.856/II c.1 uyarınca). Diğer bir deyişle, taşıma senedi, taşıma sözleşmesinin kurucu unsuru, geçerlilik şartı değil, bir ispat aracıdır(TTK m.858'in madde gerekçesi uyarınca). Taşıma senedinin düzenlenmediği durumlarda, taşıyıcının, gönderen kendisinden talep ettiği takdirde, eşya ve taşıma ile ilgili yeterli bilgiyi içeren bir yük senedi imzalayıp gönderene verme zorunluluğu bulunmaktadır(TTK m.859).

Karayolu Taşıma Kanunu'nda durum farklıdır: Taşıma sözleşmesi, yolcu taşımaları için zorunlu iken, eşya taşımaları için taşıma senedinin düzenlenmiş olması zorunludur(Karayolu Taşıma Kanunu m.6/I c.2). Eşya taşımalarının, kanunlara, taşıyıcı ile gönderen arasındaki sözleşmelere uygun olarak yapılması ve taşıma senedinin düzenlenmesi, taşıyıcının sorumlulukları kapsamında yer alır(Karayolu Taşıma Kanunu m.6/I). Eşya taşımaları için taşıma senedindeki hükümlerin uygulanması da taşıyıcının yükümlülüğündedir(Karayolu Taşıma Kanunu m.7/V).

Kabul edilebilir bir neden ya da zorunlu bir hâl yoksa, taşıyıcı, taşıma işini yapmaktan kaçınmaz. Taşıyıcının sağladığı bu hizmetten herkes, her zaman yararlanabilir(Karayolu Taşıma Kanunu m.5/VI). Diğer taşıyıcılar veya üçüncü kişiler, taşıma işinin gerçekleştirilmesini engelleyemez(Karayolu Taşıma Kanunu m.5/VII).

“Taşımalar; ekonomik, seri, elverişli, güvenli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözetecek tarzda serbest rekabet ortamında gerçekleştirilir”(Karayolu Taşıma Kanunu m.4). Dolayısıyla taşıyıcı yalnızca taşıma işinin taraflarını değil, çevreyi ve kamu yararını da gözetmelidir. Karayolu Taşıma Kanunu'nun 4. maddesinde öngörülen taşımaya ilişkin genel kuralın, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin 6. maddede ya da taşıyıcının yükümlülüğüne ilişkin 7. maddede hükme bağlanmamasına rağmen, taşımaların sözü edilen şekilde gerçekleştirilmesinin taşıyıcının sorumluluğunda olduğu; dolayısıyla ilgili maddenin aynı zamanda

taşıyıcının sorumluluğunu düzenlediği fikrindeyiz. Nitekim, taşıyıcının, eşyayı, güvenlik önlemlerini alarak taşınması gerekliliği 4. maddeden de anlaşılabilirken bu husus m.6/III c.1’de tekrar belirtilmiştir. Gönderen taşıyıcının, eşyayı, güvenli bir biçimde taşıyabilmesi için aldığı önlemlere uymak zorundadır(Karayolu Taşıma Kanunu m.6/III c.2). 6. maddede, taşıyıcının, çevre kirliliğini önlemeyi, çevre ve insan sağlığını korumayı amaçlayan mevzuat hükümlerine uyma zorunluluğu da hükme bağlanmıştır. Taşıyıcının, bir sorumluluğu da; acentesinin acentelik sıfatıyla yapmış olduğu Karayolu Taşıma Kanunu kapsamındaki faaliyet ve işlemlerden kaynaklanan sorumluluğudur. Bu durumda, taşıyıcı müteselsilen sorumlu olur(Karayolu Taşıma Kanunu m.6/II).

Karayolu Taşıma Kanunu uyarınca, taşımacılığın yapılabilmesi için Ulaştırma Bakanlığı’ndan(m.3) yetki belgesi alınması gerekmektedir(m.5/I). Bu husus, kişinin, yetkili olarak taşıma işini gerçekleştirebilmesi ve “taşıyıcı” sıfatıyla sorumlu olabilmesi bakımından önem taşır.

Taşıyıcının sorumluluğu, ilgili kanunlar ve CMR hükümleri ile sınırlı değildir; taşıma sözleşmesi ile üstlendiği yükümlülükleri yerine getirmemesi de sorumluluğunu doğurur.

II. TAŞIYICININ ZIYA VEYA HASAR İLE GECİKMEYEN DOĞAN ZARARDAN SORUMLULUĞU VE SORUMLULUKTAN KURTULMASI

A. Taşıyıcının Zıya veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Zarardan Sorumluluğu

Ulusal taşımalarda, “taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde¹², eşyanın zıyaından, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur”(TTK m.875/I).

¹² Yargıtay 11. HD., T. 15.05.2003, E. 2002/12522, K. 2003/5035 kararında bu konuya değinmiştir. (<http://www.kararevi.com/karars/96633#.UlmuxmBrPMx>)

CMR'ye tâbi uluslararası taşımalarda ise, "taşımacı, yükü teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybindan ve doğacak hasardan sorumludur"(CMR m.17/I)¹³.

CMR'nin Türkçe çevirisinin 17. maddesinin birinci fıkrasında, taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumluluğundan söz edilmemişken bu sorumluluk sebebi CMR'nin İngilizce metninde¹⁴ yer almaktadır. Türkçe çeviride bu ifadenin unutulmuş olduğunu düşünmekteyiz. Nitekim, CMR m.17'nin ikinci ve beşinci fıkraları ile 19'uncu maddenin varlığı gerekçesiyle de teslimde gecikmenin sorumluluk kapsamına girdiği anlaşılmaktadır.

CMR m.17/V'e göre taşıyıcı, zıya, hasar ve teslimde gecikmeye sebebiyet veren etkenlerin bazıları bakımından sorumlu tutulamaz; ancak, taşıyıcı bu maddeye göre sorumlu tutulabileceği etkenlerin zıya, hasar ya da gecikmeye yaptıkları katkı oranında sorumlu olacaktır.

TTK m.875/II uyarınca ise, gönderen ya da gönderilenin bir davranışı ya da eşyaya ait bir ayıp, zarara sebebiyet verdiğinde ortaya çıkan tazminat borcu ve kapsamında, belirleyici etkenlerin zarara katkı oranları dikkate alınır.

¹³ Bu konuya ilişkin olarak daha önce dipnotta Yargıtay'ın 11.HD., T. 17.10.2005, E. 2004/11854, K. 2005/9810 kararının bir kısmını vermiştik: *...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...*(Ziya Akıncı, *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, Ankara, 1999, Seçkin Yayınevi, s.88)

((Çevrimiçi)<http://emsal.yargitay.gov.tr/VeriBankasiIstemciWeb/DokGosterMainServlet?dokumanId=R%2F02r9VUpV%2Br7QLvyVrjYmzl%2BKVr0sNK6Q%2F%2F%2F0Ia5pNW4sybe0H6hDB6eFEpAAOQc2p0hWBcXm3v%0ARvJvZfprk%2B18QQpFue3NwUtX53ilzGPZ4uS7hz1RaCR6%2B2sFB3xkiYC5XwjzVOI%3D&dokumanTuru=YARGITAYKARAR I&aranan=>, 17 Eylül 2013).

¹⁴ CMR 17/I: "The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any **delay in delivery**"(delay: gecikme, delivery: teslim, delay in delivery: teslimde gecikme).

CMR m.17/I: "Taşımacı, yükü teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybindan ve doğacak hasardan sorumludur".

1. Taşıyıcının Zıya veya Hasardan Doğan Zarardan Sorumluluğu

“T a ş ı m a h u k u k u a ç ı s ı n d a n z ı y a, taşıyıcının taşınmak üzere kendisine verilen eşyayı, hak sahibine (gönderilene) teslim edemeyecek durumda olmasını ifade eder”¹⁵. Zıyanın, maddî ve fiilî bir imkânsızlıktan kaynaklanması ile hukukî bir nedenden ötürü meydana gelmesi, doğuracağı sonuçlar bakımından farklılık arz etmez¹⁶. Taşıyıcı, eşyanın yerini bilmesine rağmen herhangi bir sebeple eşyayı gönderilene teslim edemiyorsa da eşyanın zâyi olduğu kabul edilir¹⁷.

Zıya, tam veya kısmî olabilir. Tam zıya/kısmî zıya şeklindeki bu ayrım, TTK m.880’de “eşyanın tamamen veya kısmen zıyaı” ibaresiyle, CMR m.17’de¹⁸ ise yine buna benzer bir ifadeyle kabul edilmiştir.

Eşya, gönderilene hiç teslim edilemiyorsa ya da değerini tamamen kaybetmiş bir şekilde teslim ediliyorsa tam zıyadan; eksilmiş ve/veya değeri azalmış bir şekilde teslim ediliyorsa kısmî zıyadan söz edilir.

¹⁵ Sabih Arkan, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1982, s.47.

¹⁶ Hikmet Belbez, “Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorumu”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, S. 2-4, C.3, 1946, s.395-396.

¹⁷ Kemal Arar, *Kara Ticaret Hukuku*, Ankara, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınlarından: 80, C.II, 1955, s.157.

¹⁸ “...davada uygulaması gereken CMR Konvansiyonunun 17. maddesine göre taşımacı yükü teslim aldığı andan teslim edinceye kadar yükün kısmen veya tamamen kaybından doğacak hasarlardan sorumludur”Y. 11. HD., T. 03.07.2009, E. 2009/7321, K. 2009/8215. ((Çevrimiçi)
<http://emsal.yargitay.gov.tr/VeriBankasiIstemciWeb/DokGosterMainServlet?dokumanId=R%2F02r9VUpV%2Br7QLvyVrjYmzl%2BKVr0sNK6Q%2F%2F%2F0Ia5pNW4sybe0H6hDB6eFEpAAOQc2p0hWBcXm1L%0A4BhMxzMk6hG74QmqufjAVRHTC2ItxL0ljP3PNWs8a2qwFi53QAZM5dKltuyHZ8E%3D&dokumanTuru=YARGITAYKARARI&aranan=>, 13 Eylül 2013).

Kısmî zıya durumunda, eşyanın zâyi olmayan kısmının, değersiz hâle gelmemiş olması gerekir; aksi takdirde, zıya, tam zıya olarak nitelendirilmelidir. Aynı amaç için, ekonomik bir bütünlük sağlayarak bir araya getirilen eşyaların oluşturduğu toplulukta; diğer bir deyişle eşya birliğinde de durum bu şekildedir. Örneğin, özel üretim bir satranç takımının iki taşının zâyi olması, takımın bütününe kötüleşmesine ve değerinin kaybına neden olacağından, eşyanın kısmen zıyaa uğramasından değil, tamamen zıyaa uğramasından söz edilmelidir¹⁹.

TTK m.874/I'e göre, taşınan eşya, taşıma süresini izleyen yirmi gün içinde, sınır ötesi taşımalarda ise otuz gün içinde gönderilene teslim edilmezse, hak sahibi bu eşyanın zâyi olduğunu kabul edebilir. CMR m.20/I'e göre ise, taraflarca kararlaştırılan taşıma süresinin sona ermesinden itibaren otuz gün içinde; bu süre belirlenmemişse taşıyıcının, taşınacak eşyayı teslim almasından itibaren geçen altmış günün ardından, teslimin hâlâ gerçekleşmemiş olması, eşyanın zâyi olduğuna kesin kanıt teşkil eder. Artık hak sahibi, eşyanın zıyaa uğradığını varsayacaktır.

Taşınan eşyanın zâyi olduğunun “varsayılması”, bir daha gönderilene teslim edilmeyeceği anlamına gelmez. Bu süreler geçtikten sonra, eşyanın gönderilene, niceliği ve niteliği itibariyle eksiksiz olarak teslim edilmesi durumunda eşyanın teslimde gecikmenin var olduğu kabul edilecektir. Bunun sonucunda, taşıyıcı, sebep olduğu gecikme nedeniyle sorumlu olacaktır. ERDİL'in, eserinde belirttiği gibi, CMR m.20/I'de öngörülen sürelerin aşılması nedeniyle, gönderilenin, eşyayı teslim almayı kabul etmemesi ya da artık eşyanın, teslim alınsa bile amacına hizmet

¹⁹ Karl Heinz THUMME/Christine SELTMANN, Kommentar zur CMR, Heidelberg 1997, §17 N. 71 vd. (Arslan Kaya, “Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme'de(CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II)”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu'na Armağan Sayısı, C. LVI, S 1-4, 1998, s.247'den naklen).

Örneğimize paralel bir başka Yargıtay kararı, Y. TD., T. 15.11.1968, E. 1968/2560, K. 6085 sayılı karardır(İsmail Doğanay, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi: Madde 399-815*, 3 Cilt, Yeniden İncelenip Genişletilmiş 2. Baskı, Ankara, Olgaç Matbaası, C.II, 1981, s.1796, dn.775).

edemeyecek olması durumunda ziya karinesinden söz edilebileceğinden, gönderilen, taşıyıcıdan, ziya nedeniyle tazminat talep edebilecektir.²⁰.

TTK m.874/II ve III uyarınca, hak sahibi, eşyanın zıyaı nedeniyle tazminat talep ettiği takdirde, tazminatın ödenmesi sırasında, eşyanın bulunması hâlinde kendisine haber verilmesini istemek hakkına sahiptir. Hak sahibi, eşyanın bulunduğu kendisine bildirilmesinden itibaren otuz gün içinde, eğer gerekiyorsa tazminatın, giderler düşülerek geri ödenmesini ve bunu takiben eşyanın kendisine verilmesini talep edebilir. TTK m.874/III c.2 doğrultusunda, “taşıma ücretini ödeme yükümlülüğü ile tazminat hakkı saklıdır”.

Hak sahibine tazminatın ödenmesinden sonra eşyanın bulunması durumunda, taşıyıcının eşya üzerinde serbestçe tasarrufta bulunabilmesi için ya hak sahibinin, eşya bulunduğu zaman kendisine haber verilmesini istememesi ya da haberi aldıktan sonra eşyanın kendisine teslim edilmesi yönünde istem hakkını kullanmaması gerekmektedir(TTK m.874/IV).

TTK m.874’te olduğu gibi CMR m.20/I’de de hak sahibi, tazminatın ödenmesinden sonra zâyi olan eşya bulunduğu takdirde, kendisine haber verilmesini isteyebilir. Ancak, CMR’de bazı farklılıklar bulunmaktadır. Örneğin; hak sahibi, tazminatın ödenmesini takip eden yıl içinde kendisine haber verilmesini talep edebilir. Bunun yanı sıra, CMR, hak sahibinin söz konusu talebini yazılı şekil şartına tâbi tutmuştur ve talebin alındığı da kendisine yine yazılı şekilde bildirilir.

Hak sahibinin, zâyi olan eşyayı, teslim almayı isteyebilmesi için; bu eşyanın bulunduğu kendisine bildirilmesinden itibaren otuz günlük süre zarfında tazminatı ve sevk mektubunda belirlenmiş olan ücretleri iade etmesi gerekmektedir. Teslimde gecikme sebebiyle, CMR m.23 ve uygulanması mümkün olduğu durumlarda m.26 uyarınca tazminat talep etme hakkı saklıdır(CMR m.20/III).

²⁰ Engin Erdil, *CMR Konvansiyonu Şerhi*, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2007, s.258.

“T a ş ı m a h u k u k u y ö n ü n d e n h a s a r, taşınan eşyada meydana gelen ve onun değerinin düşmesine neden olan her tür maddi kötüleşmeyi ifade eder”²¹. Aynı şekilde, taşınan eşyanın, üretim ve kullanım amaçlarından sağlanan yararın azalmasına neden olan maddî kötüleşmeler de hasar kapsamına girmektedir. Eşyadaki sözü edilen kötüleşmeler kalıcı olmalıdır. Kötüleşme, kolaylıkla ve eşyanın değerini azaltmaksızın ortadan kaldırılabiliyorsa hasar olarak nitelendirilmemelidir; fakat eşyanın değerini azaltıyorsa hasar olarak değerlendirilmelidir.

ÖZDEMİR’in, eserinde belirttiği üzere, hasara uğramış olan eşya, özgülenme amacına uygunluğunu kaybetmemiş olmalıdır. Geriye kalan kısmı değer taşısa bile, eşyanın, özgülenme amacına uygunluğunu kaybetmiş olması durumunda zıya söz konusu olur²².

Kısmî zıya ve hasar birbirine yakın kavramlar olmakla birlikte aralarındaki fark şu şekilde açıklanabilir: Kısmî zıya hâlinde eşyaların miktarı azalırken; hasar durumunda eşyalar değer kaybına uğramaktadır²³.

Yalnızca eşya taşıyıcıları değil; şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşıyıcıları da; molalarla birlikte kalkış noktasından, varış noktasına kadar geçecek süre içinde meydana gelecek kaza sonucunda, taşıdığı yolcuların eşyalarının zarara uğramasından sorumlu olurlar(Karayolu Taşıma Kanunu m.17).

Eşyayı koruma borcu, taşıyıcının, eşyayı taşıma borcunda mündemiçtir²⁴. TTK m.875/I’in madde gerekçesi uyarınca, zıya ve hasardan doğan sorumluluk,

²¹ Arkan, *Sorumluluk*, s.51.

²² Turkey Özdemir, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)*, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006, s.320.

²³ Akıncı, *a.g.e.*, s.228.

²⁴ Bkz. Heymann-Kötter: *Handelsgesetzbuch* (Kommentar) 4, Auflage (21. Gesamtauflage), Berlin 1971, § 425, Anm. 2; Edis: *Die Haftung des Frachtführers nach schweizerischem Obligationen-und türkischem Handelsrecht*, Bern-Frankfurt 1975 s.57-58; Rundnagel:

eşyayı koruyamamaktan kaynaklanan zararları da kapsar. Taşıyıcının, eşyayı koruyamamasının sonucunda ziya ve hasar nedeniyle sorumluluğu doğar²⁵. Diğer bir deyişle, ziya ve hasar sorumluluğunun neden unsurunu, taşıyıcının, eşyayı koruma borcunu ihlal etmesi oluşturur. Ziya ve hasardan doğan zararlardan söz edildiği vakit “ziya veya hasar eşyaya bağlı olduğu için sebep zararları dikkate alınmaz”(TTK m.875/I’in madde gerekçesi).

TTK m.860/II’nin, taşıyıcıya yüklediği bir diğer sorumluluk, kendisine verilen belgelerin yanlış kullanılmasından doğan zararlar nedeniyle sorumluluktur. TTK m.860/II’nin madde gerekçesinde belirtildiği üzere, taşıyıcının bu sebeple sorumluluğunun doğması için kusur şartı aranmaz. Dolayısıyla, bahsi geçen sorumluluğu, “kusursuz sorumluluk” olarak nitelendirmek mümkündür. Taşınacak eşyanın taşıyıcıya tesliminden evvel, gönderenin, resmî niteliğe sahip, özellikle de gümrük işlemleri için gereken bilgileri taşıyıcıya vermesi ve bu belgeleri taşıyıcının tasarrufuna bırakması gerekmektedir(TTK m.860/I). Taşıyıcının, bu belgelerin ziyandan, hasarından ve yanlış kullanılmasından doğan zararlardan kaynaklanan sorumluluğundan kurtulabilmesi için, bu zararların, kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği nedenlerle meydana gelmesi gerekmektedir. Sorumluluktan kurtulamayan taşıyıcının sorumluluğu, eşyanın zâyi olması durumunda ödenecek miktar ile sınırlıdır. TTK m.860’a paralel bir düzenleme de CMR m.11/III’te bulunmaktadır: Taşıyıcının, sevk mektubunun içeriğinde ya da ekinde yer alan veya teslim aldığı belgelerin ziyandan ya da hatalı kullanılması nedeniyle ortaya çıkacak sonuçlardan doğacak sorumluluğu, komisyoncu²⁶ ile aynı derecede olsa da,

Handbuch des gesamten Handelsrechts, Bd. 5, 2. Abteilung, 7. Kapitel, Leipzig 1915, s. 116; Okay: *Deniz Ticareti Hukuku*, II, 2. Baskı, İstanbul 1971, s.2-3(Sabih Arkan, “Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar*, 26-27 Ocak 1984, Maçka/İstanbul, Ankara, 1984, s.103’ten naklen).

²⁵ Hüseyin Ülgen, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1987, s.169.

²⁶ *Taşıma işleri komisyoncusu, zilyetliğinde bulunan eşyanın ziyandan ve hasarından sorumludur. 876 ilâ 878 inci, 880 ve 881 inci maddeler ile, 882 nci maddenin birinci, ikinci ve dördüncü fıkraları ve 883 üncü, 885 ilâ 887 nci maddeler kıyas yoluyla uygulanır.*

taşıyıcının ödeyeceği tazminat, TTK m.860/II'de olduğu gibi, eşyanın zıyaı hâlinde ödenecek tazminattan fazla olamaz. CMR m.11/III'te, taşıyıcının bu sebeple sorumlu olması için kusur şartının aranmayacağına dair bir ifade yoktur.

6762 sayılı eski TTK'da, zıya ve hasardan doğan sorumluluğun hukukî niteliği “ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu” idi. Kusur sorumluluğu niteliğine sahip olmasının sebebi, zıya ve hasarın, taşıyıcının kusurundan doğmayan bir sebeple meydana gelmesinin ispat edilmesi hâlinin, m.781/II'de sorumluluktan kurtulma sebebi olarak düzenlenmesiydi. Söz konusu maddeden de anlaşılacağı üzere, eski düzenlemeye göre, taşıyıcının zıya ve hasardan sorumlu olabilmesi için kusurunun bulunması gerekmektedir²⁷. Kusur sorumluluğunun ağırlaştırılmış olma sebebiyse, yeni TTK m.854'te bulunan, eski TTK'da ise m.766'da yer alan, sorumluluğun kaldırılmasına ve hafifletilmesine ait hükümlerin geçersiz olacağı kuralıdır.

6102 sayılı yeni TTK'da düzenlenen, “taşıyıcının zıya ve hasardan doğan sorumluluğunun hukukî niteliği”nin, kusur sorumluluğu olduğunu düşünmekteyiz. Kusur sorumluluğu kural; kusursuz sorumluluk istisnadır. Kusursuz sorumluluk söz konusu olduğunda, bu durum açıkça kanunda belirtilir²⁸. Nitekim, TTK m.864, “Özel

Taşıma işleri komisyoncusu, zilyetliğinde bulunan malın zıyaından veya hasarından kaynaklanmayan bir zarardan sadece 918 inci madde uyarınca kendisine düşen bir yükümlülüğü ihlal etmesi hâlinde sorumludur. Tedbirli bir tacirin göstereceği özene rağmen zarar önlenemeyecek ise komisyoncu sorumluluktan kurtulur.

Zararın oluşmasına, gönderenin bir davranışı veya eşyanın özel bir ayıbı da sebep olmuşsa, tazminat borcunun doğmasında ve kapsamının belirlenmesinde bu olguların ne ölçüde etkili olduğu dikkate alınır(TTK m.928).

²⁷ Yargıtay'ın bu konuya ilişkin olarak Y. 11.HD., T. 20.12.2004, E. 2004/3278, K. 2004/12563 kararını örnek olarak verebiliriz. Söz konusu kararda dâvalı, taşıdığı emtianın araç ile birlikte gasp edildiği, kendisinin kusuru, sorumluluğu bulunmadığı iddiasındadır. Bilirkişi de, dâvalının ifadeleri ve tanıkların dinlenmesi sonucu, dâvalının gaspa maruz kaldığını belirtmiştir. Dâvacı vekili, bu durumun aksini ispat etmemiştir. Dâvalının olaydan sorumlu tutulamayacağı nedeniyle kararın bozulmasına karar verilmiştir. Hulki Özel, “Yargıtay 11. Hukuk Dairesi Kararları”, *İstanbul Barosu Dergisi*, C.80, S.2006/1((Çevrimiçi)<http://www.istanbulbarosu.org.tr/yayinlar/BaroDergileri/ibd/20061/ibd200613yhd11.pdf>, 17 Eylül 2013).

²⁸ Atilla İnan, “Kusursuz Sorumluluk Örneği Olarak Noterlerin Hukuki Sorumluluğu”, *Sayıştay Dergisi*, S:36, Ocak-Mart 2000, s.27-28.

durumlarda gönderenin kusursuz sorumluluğu” başlığını taşımaktadır; bunun yanı sıra madde başlığından anlaşılmasına rağmen madde metninde “gönderen, kusuru olmasa da...” ifadesi kullanılmıştır. 6762 sayılı TTK’da da taşıyıcının ziya ve hasar nedeniyle sorumluluğunun kusur sorumluluğu olduğu, m.781/II’nin metninden oldukça net bir şekilde anlaşılmaktaydı. 6102 sayılı TTK’da ise, taşıyıcının, ziya, hasardan ve gecikmeden doğan zararlar sebebiyle sorumluluğunun kusursuz sorumluluk olduğuna dair herhangi bir ibare Kanun’da veya Kanun’un madde gerekçelerinde yer almamaktadır. Sorumluluğun doğması için taşıyıcının kusurunun bulunması gerektiği hususu da hükme bağlanmamıştır. Dolayısıyla, taşıyıcının bu nedenlerden doğan sorumluluğunun hukukî niteliği ile ilgili kesin bir sonuca varmak mümkün gözükmemektedir. Söz konusu sorumlulukta, taşıyıcının kusurunun olup olmadığından, aranıp aranmayacağından çok, eşyanın uğradığı hasarın boyutu, ziyanın tam ya da kısmî oluşu gibi “sonuçlar” önem taşımaktadır. TTK m.886’da sorumluluğu sınırlama hakkının kaybı düzenlenirken, “pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiil” den söz edilmektedir ve 886. maddenin gerekçesinde de, bu ifadenin kasta eşit bir kusur olarak yorumlanması gerekliliğine değinilmektedir. Sorumluluğun sınırlarından ve sorumluluktan kurtulma sebeplerinden yararlanan taşıyıcının kasta eşit kusurdan daha hafif kusurunun bulunduğu fikrindeyiz.

Doktrinde, taşıyıcının, taşıdığı eşyanın, hasara ve ziyaa uğramasından doğan sorumluluğunun hukukî niteliği ile ilgili olarak farklı iki görüş mevcuttur. Şöyle ki; “...CMR’de yer alan sorumluluk sisteminin yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk olduğunu kabul edenler bulunduğu gibi ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğunun söz konusu olduğu görüşünü benimseyenler de vardır”²⁹.

²⁹ Alihan Aydın, *CMR’ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, 2.Bası, İstanbul, Arıkan Yayınevi, 2006, s.31.

ARKAN ve KAYA, CMR’deki sorumluluğun, yumuşatılmış kusursuz sorumluluk olduğu kanaatindedir(Arkan, *Sorumluluk*, s.44; Arslan Kaya, “Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)”, *Prof. Dr. Oğuz İmregün’e Armağan*, İstanbul, 1998, s.325).

AKINCI, taşıyıcının CMR kapsamındaki sorumluluğunun kusur sorumluluğu olduğu görüşünü benimsemiştir(Akıncı, *a.g.e.*, s.87). Bu görüşe paralel olarak, ÖZDEMİR de

TTK’da kullanılan “pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiil” ifadesine benzer bir ifade, CMR m.29/I’de bulunmaktadır: “willful misconduct” yani, kasten kötü davranış. Taşıyıcının veya yardımcılarının kasten ya da pervasızca ve zararın ortaya çıkma olasılığının farkında olarak bir fiil gerçekleştirmelerinin ya da ihmale yol açmalarının ispatlanması durumunda, meydana gelecek zarardan dolayı sorumluluktan kurtulma ve sorumluluklarını sınırlama haklarını kaybedecekleri hususu, TTK m. 886 da ifade edilmiştir. CMR m.29/I’de de paralel bir düzenleme mevcuttur: Hasar, taşıyıcının kötü hareketi neticesinde ya da mahkeme kararı ile taşıyıcının kasten kötü hareketine denk görülen kusurlu davranışından dolayı meydana gelmişse, taşıyıcının sorumluluğu kaldırılamaz, sınırlanamaz ya da ispat yükünü karşı tarafa yükleyen CMR m.29 hükümlerinden faydalanamaz. Taşıyıcının, kasten kötü harekete denk kusuru bulunmamasına rağmen sorumlu tutulduğu durumlarda ise yine de kusurunun bulunduğunu düşünmekteyiz çünkü, AKINCI’nın da eserinde belirttiği gibi, “taşımaya hukukunda, taşıyıcının kusurluluğu karinesi getirilmiştir”³⁰. Tüm bu sebeplerle hem TTK hem de CMR hükümlerine göre taşıyıcının zıya ve hasardan doğan sorumluluğunun kusur sorumluluğu olduğu düşüncesindeyiz.

Taşıyıcının zıya ve hasardan doğan sorumluluğunu ağırlaştırılmış-hafifletilmiş ayrımına tâbi tutmak aslında pek mümkün değildir çünkü, sorumluluğu ağırlaştırıcı hükümler olduğu kadar hafifleten hükümler de bulunmaktadır. TTK m.854’e göre, sorumluluğun kaldırılmasına ve hafifletilmesine dair hükümler geçersizdir. CMR m.41 c.1 gereğince de, m.40’ta yer alan düzenleme saklı kalmak koşuluyla CMR hükümlerini doğrudan veya dolaylı olarak ihlal eden her koşul hükümsüzdür. Bu maddeden hareketle, taşıyıcının, ancak Konvansiyon’da bulunan sorumluluktan kurtulma sebepleri ve sorumluluk sınırlarından yararlanabileceği

eserinde, CMR’de yer alan zıya ve hasar sorumluluğunun kusur sorumluluğu niteliğinde olduğunu belirtmiştir(Özdemir, *a.g.e.*, s.320).

³⁰ Akıncı, *a.g.e.*, s.87.

sonucuna varmaktayız. Bahsi geçen hükümler sorumluluğu ağırlaştırmaktadır. Hem TTK'da hem de CMR'de genel ve özel sorumluluktan kurtulma sebepleri ile sorumluluğun sınırlarının düzenlenmiş olması ise sorumluluğu hafifletmektedir.

Taşıyıcının zıya ve hasardan doğan sorumluluğunun hukukî niteliğini, kusur sorumluluğu/kusursuz sorumluluk ayrımı dışında da incelemekte fayda görmekteyiz: Ulusal taşımalarda, taşıyıcı, taşıma işini, taşıma sözleşmesiyle üstlenir(TTK m.850/I). Uluslararası taşımalarda da CMR'nin uygulanabilmesi için tarafların arasında, ücret karşılığında eşyaların araç ile karadan taşınmasına dair sözleşmenin varlığı aranır(CMR m.1/I). TTK'da/Karayolu Taşıma Kanunu'nda/CMR'de hükme bağlanan sorumluluk hâllerinin; kanundan doğan sorumluluk; mevzuatta hükme bağlanmamış olup, taşıma sözleşmesinde yer alan sorumluluk hâllerinin ise sözleşmeden doğan sorumluluk niteliğinde olduğunu söylemek mümkündür. CMR'yi de kanun olarak kabul etmemizin sebebi, AY m. 90/V c.1 uyarınca, usulüne uygun olarak yürürlüğe konulmuş milletlerarası andlaşmaların kanun hükmünde olmasıdır. Kısacası, sorumluluğun hukukî niteliği, taşıyıcının sorumluluğu bir kanun hükmünden kaynaklanıyorsa kanundan doğan sorumluluk; sözleşme hükmünden kaynaklanıyorsa sözleşmeden doğan sorumluluktur.

Sorumluluk, asıl borca dayanır; bunun sonucu olarak da, asıl borcun hukukî durumuna tâbidir. Dolayısıyla, asıl borcun geçersiz olması, taşıyıcının, hasar ve zıya nedeniyle sorumluluğunu da geçersiz kılar ya da asıl borcun sona ermesi hasar ve zıya nedeniyle sorumluluğu da sona erdirir. CMR'de düzenlenen sorumluluğa ilişkin hükümler lex specialistir³¹. CMR m.41 c.1 uyarınca, 40. madde hükmü saklı olup, bu Konvansiyon hükümlerini doğrudan veya dolaylı olarak ihlâl eden tüm koşullar

³¹ Kaya, "Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğu Esasları (I)", s.328.

hükümsüzdür³². Bu düzenleme, CMR'nin sorumluluğa ilişkin hükümleri de dâhil olmak üzere tüm hükümlerinin emredici niteliğe sahip olduğuna işaret eder.

Taşıyıcının, TTK'da düzenlenen, zıya ve hasardan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümler de CMR'de yer alan hükümler gibi emredici niteliktedir; fakat istisnalar mevcuttur. Örneğin, "tazminatta esas alınacak değer"i düzenleyen TTK m.880 "emredici nitelikte değildir"(TTK m.880'in madde gerekçesi).

2. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zarardan Sorumluluğu

Taşıyıcı, taşınan eşyayı, gönderilene teslim etmekte gecikmesi durumunda bu sebeple sorumlu olur. T e s l i m, eşyanın, taşıyıcının zilyetliğinden, gönderilenin zilyetliğine geçirilmesini ifade eder. "Eşyanın taşıyıcıya teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir"(TTK m.856/II c.2).

³² Yargıtay 11. HD., T. 03.07.2009, E. 2009/7321, K. 2009/8215; *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 gerekmektedir*

((Çevrimiçi)

Taraflar, teslimatın ödemeli olarak gerçekleştirilmesini kararlaştırabilirler(TTK m.872/I c.1). Bu durumda, taşıyıcı, taşıma ücretini, eşyanın gönderilene tesliminden önce tahsil etmelidir. Aksi takdirde, her ne kadar doğacak zarardan dolayı gönderene karşı kusuru bulunmasa da, teslimatta ödenmesi gereken meblağ ile sınırlı olarak sorumlu sayılır(TTK m.872/III). Teslimde ödemeye ilişkin kayıt ve ödeme tutarı taşıma senedinde yer alır(TTK m.857/I-(I)). TTK'nın, "ödemeli teslim"i hükme bağlayan 872. maddesinin CMR'deki karşılığı 21. maddedir. Bu maddeye de kısaca değinmek gerekirse, taşıyıcının, teslimde yapılacak ödemeyi tahsil etmemesi nedeniyle sorumluluğunun doğması için, taşıyıcı ile gönderenin, "teslimde ödeme"nin yapılması konusunda anlaşmış olmaları, gönderilenin ödemeyi yapmamış olması, buna rağmen taşıyıcının eşyayı gönderilene teslim etmiş olması gerekir. Taşıyıcı, bu yükümlülüğünde, gönderilene dâva açma hakkını kaybetmez. Taşıyıcının sorumluluğu TTK'da olduğu gibi CMR'de de, teslimde ödenmesi gereken miktarla sınırlı tutulmuştur. CMR'ye tâbi taşımalarda, teslimde ödeme yapılacaksa, ödeme miktarı sevk mektubunda yer alır(CMR m.6/II-(c)). Teslimde ödeme şartı, geçerliliği bir şekil şartına bağlı olmaksızın, taşıma sözleşmesinde belirtilebileceği gibi, sonradan da öngörülebilir; bunun istisnasını müteakip taşımalar oluşturur³³. Müteakip taşıyıcıların, sevk mektubunda yer alan hükümler nedeniyle sorumluluklarının doğması için, taşınan eşyayı ve sevk mektubunu kabul etmiş olmaları gerekir(CMR m.34 uyarınca).

T e s l i m y e r i, taşıyıcının, taşınan eşyayı, gönderilene, teslim edeceği yerdir; sözleşme ile belirlenebilir; belirlenmemişse TBK m.89/II'ye göre, tespit edilir: "Parça borçları³⁴, sözleşmenin kurulduğu sırada borç konusunun bulunduğu

³³ Ecehan Yeşilova Aras, *Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme: CMR m.19-20-21*, Ankara, Adalet Yayınevi, 2010, s.214.

³⁴ Parça Borcu: Konusu, ait olduğu türden farklı ve türdeşlerinden ayırt etmeye yarayan özel niteliklere göre belirlenmiş olan borçtur.

OĞUZMAN/ÖZ'ün eserinde belirtildiği üzere, "ferden belirli borçlar denilen parça borçlarında borcun konusu, özelliklerine göre yeter derecede belli bir şeydir"(M. Kemal Oğuzman, Turgut Öz, *Borçlar Hukuku: Genel Hükümler*, 6098 Sayılı Yeni Türk Borçlar Kanunu'na Göre Güncellenip, Genişletilmiş 9. Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, C.I, 2011, s.298).

yerde” ifa edilir; fakat, borcun ifa ile sona ermesi için eşyanın teslim yerine götürülüp bırakılması yetmez; gönderilene, söz konusu teslim yerinde teslim edilmesi gerekir. Taşıyıcının, teslim için gereken tüm şartları yerine getirmesi, ancak eşya üzerindeki zilyetliğinin, yeni ya da farklı bir sözleşme gereği sona ermemesi durumunda da teslimin gerçekleştiği kabul edilmelidir³⁵.

TTK m.873’ü göz önünde bulundurarak bir tanım yapmak gerekirse: Taşıyıcının, taşınan eşyayı gönderilene teslim etmesi gereken, taraflarca kararlaştırılan süreye; herhangi bir sürenin kararlaştırılmadığı durumlarda ise özenli bir taşıyıcının ihtiyaç duyabileceği makul sürelik zaman dilimine taşıma süresi denir.

Taşıma süresi, taşıma sözleşmesinde belirtilebileceği gibi, ulusal taşımalarda taşıma senedinde, uluslararası taşımalarda sevk mektubunda da belirtilebilir. TTK m.857/I uyarınca, taşıma senedi bu süreye ilişkin kaydı içerir. CMR m.6/II uyarınca ise, bu kayıt, “gerekli durumlarda” sevk mektubunda yer alır. Söz konusu sürenin kararlaştırılmamış olması taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemez. Taraflardan biri, bu sürenin kararlaştırıldığını iddia ederse, iddiasını ispat etmekle yükümlü olur³⁶.

Tarafların, taşımanın yapılacağı güzergâhı belirlemeleri mümkündür; fakat bu yönde bir belirleme yapılmamışsa, taşıyıcıdan, taşıma esnasında olağan yolu

³⁵ RGZ. 114 134; 102.92 sayılı karar; Schlegelberger, Gessler, *Handelsgesetzbuch* (Kommentar), Band VI, § 383-460, 5. Auflage, München, 1977, §429, Anm.9, s.757 (Arslan Kaya, “Türk Ticaret Kanununa Göre Kara Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, *Prof. Dr. Hüseyin Hatemi’ye Armağan*, İstanbul, Vedat Kitapçılık, C. I, 2009, s.968’den naklen).

³⁶ Bahar Üstündağ, “Türk Hukukunda Eşya Taşıma Sözleşmesi”, *Prof. Dr. Fikret Eren’e Armağan*, Ankara, Yetkin Yayınları, 2006, s.958; Arkan, *Sorumluluk*, s.62-63.

kullanması beklenir³⁷. Kullanılacak yolun taraflarca kararlaştırıldığı durumda taraflar; talimat ile belirlenmesi hâlinde de talimat sahibi güzergâh ile taşıma süresinin ve koşullarının uyumunu gözetmelidir.

Türk Borçlar Hukuku'nda borçlunun “vaktinden önce ifa yetkisi”, başka bir deyişle “erken ifa yetkisi” bulunması sebebiyle³⁸ taşıyıcı, eşyayı, gönderilene, taşıma süresinin bitiminden evvel teslim edebilir. Böyle bir durumda, borcun erken ifasına ilişkin TBK m.96³⁹ hükmü uygulanır. Dolayısıyla, eşyayı vaktinden evvel teslim etmek isteyen taşıyıcı, sözleşmenin hükümleri, niteliği ya da hâlin icabı gereği taraflar aksini kastetmedikçe, karşı taraftan erken ifa nedeniyle bir talepte bulunamaz.

Taşıyıcının “gecikmeden doğan zararlar” nedeniyle sorumluluğunun kanunî dayanağı TTK m.875/I'dir. TTK m.875/III hükmü uyarınca ise, “gecikme hâlinde herhangi bir zarar oluşmasa da taşıma ücreti gecikme süresi ile orantılı olarak indirilir; meğerki, taşıyıcı her türlü özeni gösterdiğini ispat etmiş olsun”. İlgili maddeden de anlaşılacağı üzere, geç teslim durumunda, gönderilenin zarara uğramamış olması, taşıma ücretinin, gecikme süresi ile orantılı olarak indirilmesini talep etme hakkına engel değildir. Gecikmenin meydana gelmesinde kusuru bulunmadığını ispat eden taşıyıcının alacağı taşıma ücretinde indirim yapılmaz(TTK m.875/III madde gerekçesi).

³⁷ Y. TD., T. 14.4.1945, E. 905, K. 957(Zeyneloğlu, *a.g.e.*, 1981, s.178, dn.195).

³⁸ Fikret Eren, *6098 Sayılı Türk Borçlar Kanununa Göre Hazırlanmış Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 14. Baskı, Ankara, Yetkin Yayınları, 2012, s.952.

³⁹ TBK m.96'ya göre, sözleşmenin hükümleri, niteliği ya da hâlin icabı gereği taraflar aksini kastetmedikçe, borçlunun, edimini, kanun, sözleşme veya âdet gerekli kılmadığı takdirde, indirim yapmaksızın, erken ifası mümkündür.

Karayolu Taşıma Kanunu'na göre, taşıyıcı, eşyayı, taahhüt ettiği yere kadar götürmekle yükümlüdür(m.7/I). Ancak, TTK m.850/II'nin⁴⁰ ifade edilmiş biçimi daha isabetlidir; çünkü taşıyıcının, taşıdığı eşyayı, taahhüt ettiği yere götürmesi yetmez; eşyanın gönderilene teslim edilmesi de gerekir. Fakat, Karayolu Taşıma Kanunu'na göre, taşıyıcının, eşyayı, taahhüt ettiği yere kadar götürmekle, yükümlülüğünü yerine getirdiği kabul edilecek gibi görülse de, eşyanın, gönderilene tesliminin de yükümlülük kapsamında olduğu fikrindeyiz.

Taşıyıcının, eşyayı, gönderilene, Kanun'a/Konvansiyon'a ve sözleşmeye uygun olarak teslim etmesiyle taşıma sözleşmesi sona erer. Taşıyıcının, eşyayı, gönderilene hasarsız olarak teslim etmesi, teslim borcunun, taşıma sözleşmesine, Kanun'a/Konvansiyon'a uygun olarak ifa edildiği anlamına gelmez; teslimde gecikilmemiş olması da gerekmektedir.

Teslim, gönderilene ya da tasarruf hakkı sahibi, farklı bir gönderilen belirlenirse bu kişiye yapılır; aksi takdirde taşıyıcının, teslim etme edimini yerine getirdiğinden söz edilemez. Eşyanın teslim edilmiş sayılması için, gönderilenin, eşyanın zilyetliğini kazanmış olması gerekir.

Taşıma ve teslim sırasında bazı "engeller" ortaya çıkabilir; fakat bu engeller, "imkânsızlık" ile karıştırılmamalıdır. TTK m.869'un madde gerekçesinde ifade edildiği üzere, ortaya çıkan engeller, taşıma ve teslimin, taşıma sözleşmesine uygun olarak gerçekleştirilmesini olanaksız kılar. Taşıyıcı bu durumda tasarruf hakkı sahibinden talimat alır; makul bir süre içerisinde talimat alamaz ise de bu kişinin menfaatine en uygun tedbiri kendiliğinden alır(TTK m.869/III uyarınca). İmkânsızlık ise, şartlar gerçekleştiği takdirde kural olarak borcu sona erdiren bir sebeptir. Bu şartlar: İmkânsızlığın, sözleşmenin kurulmasından sonra; borçlunun sorumlu olmadığı bir sebepten ötürü meydana gelmesi; borçlu mütemerrit ise imkânsızlığın

⁴⁰ TTK m.850/II: "Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varna yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi(...); buna karşılık, eşya taşımada gönderen(...), taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır".

temerrütten önce ortaya çıkmış olması⁴¹ ve borçlunun, ihbar yükümlülüğünü yerine getirmiş olmasıdır⁴². “Teslim engeli” ile “imkânsızlık” kavramlarının farklılığına ilişkin açıklamalar TTK m.869’un birinci fıkrasının gerekçesinde de yer almaktadır.

Karayolu Taşıma Kanunu m.7/III gereğince, taşıma işlemi sırasında karşılaşılan ve taşımanın sürmesine engel teşkil eden beklenmedik durumların, arızaların, yolda oluşan engellerin, doğal afetlerin belirsiz bir beklemeye neden olması ya da varış noktasına kadar ulaşmak için kararlaştırılan zamanın bir katından daha fazla gecikmeyi gerektirmesi hâlinde, eğer mümkünse, taşıyıcının güzergâh değiştirerek taşımayı tamamlaması gerekir. Güzergâh değiştirmenin mümkün olmadığı durumda ise, taşıyıcı, belirli olan güzergâh üzerinden eşyayı hareket noktasına geri getirmekle yükümlüdür. Bu gibi beklenmedik durumlarda taşıyıcılar herhangi bir ek ödeme vb. taleplerde bulunamayacakları gibi, eşya sahibinin de bütün hakları saklı kalır(Karayolu Taşıma Kanunu m.7/IV).

Kural olarak, taşıyıcı, taşınan eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip değildir; dolayısıyla, teslim engelinin ortaya çıkması durumunda ne yapılması gerektiğine kendisi karar veremez. Eşyanın teslim yerine ulaşmasından evvel taşımanın gerçekleştirilmesinde sözleşme hükümlerine uyulamayacağı belli olursa ya da eşyanın teslim yerinde teslim engelleri çıkarsa, taşıyıcı, TTK m.868 uyarınca tasarruf hakkı sahibinden talimat almak mecburiyetinde olur(TTK m.869/I c.1). Ancak, TTK m.868/I c.2 uyarınca, emir, talimat ve tasarruflar, kendi işletmesi ya da diğer kişilerin taşınan eşyaları için zarar ihtimali taşıyorsa, taşıyıcı bunları yerine getirmekle yükümlü olmaz.

Eşya teslim yerine ulaştıktan sonra, emir ve talimat verme yetkisi ile eşya üzerinde tasarrufta bulunma hakkını artık gönderen değil gönderilen

⁴¹ Feyzi Necmeddin Feyzioğlu, *Borçlar Hukuku: Genel Hükümler*, Yenilenmiş ve genişletilmiş 2. bası, İstanbul, Fakülteler Matbaası, C.II, 1977, s.461-462.

⁴² Eren, *a.g.e.*, s.1302.

kullanacaktır(TTK m.868/II c.1,2). Buna karşın, düzenlenen taşıma senedinde iki tarafın da imzası ve bu yönde bir kayıt bulunmaktaysa gönderen, kendine ait nüshayı göstererek tasarruf etme hakkını kullanabilir(TTK m.868/IV).

Taşıyıcı, emir ve talimatlar ile gönderenin tasarruflarına uyamayacak olursa bu durumu gönderene bildirmelidir(TTK m.868/V). Tasarruf hakkı, taşıma senedinin gösterilmesi şartıyla kullanılacaksa buna rağmen taşıyıcı taşıma senedinin gösterilmesini istemeden talimatı yerine getirirse doğacak zararlar nedeniyle sorumlu olacaktır. Bu durumda taşıyıcının sorumluluğu sınırlandırılmaz(TTK m.868/VI).

Gönderilen, tasarruf hakkı kapsamında, taşınan eşyanın üçüncü bir kişiye teslimini isteyebilir; fakat TTK m.868/III nedeniyle, eşyanın kendisine teslim edileceği bu üçüncü kişi başka bir gönderilen belirleyemez. TTK m.868 uyarınca tasarruf hakkına sahip olan gönderenin, eşyanın üçüncü bir kişiye teslim edilmesi için talimat vermesinin ardından taşıma ya da teslim engeliyle karşılaşıldığı takdirde, TTK m.869/I'in uygulanmasında, gönderilen gönderenin, üçüncü kişi de gönderilenin yerine geçer(TTK m.869/II).

Taşıyıcının yükümlülükleri arasında, TTK m.868/I c.1 uyarınca yerine getirmesi gereken talimatları makul bir zaman zarfında alamadığı takdirde, tasarruf hakkı sahibinin menfaatine en uygun olacak önlemleri almak da yer alır. Eşyayı, boşaltıp saklamak, tasarruf hakkı sahibinin hesabına saklanması amacıyla bırakmak veya geri taşımak, taşıyıcının tercih edebileceği tedbir seçenekleridir. Taşıyıcı, eşyayı üçüncü bir kişiye bırakmayı tercih ederse, yalnızca, bu kişiyi seçerken göstermesi gereken özenden sorumlu olur. Niteliği sebebiyle bozulması olası bir mal taşımaya konu oluyorsa ve taşınan malın durumu bu çözümü gerektiriyorsa ya da oluşacak giderler, malın değerinden ciddi miktarda fazla olacak ise taşıyıcı, TBK m.108⁴³ uyarınca malı sattırabilir. Değerlendirilme olasılığı bulunmayan eşyanın

⁴³ Sözleşmenin konusu olan şeyin niteliği veya işin özelliği tevdi edilmesine uygun düşmez veya teslim edilecek şey bozulabilir ya da bakımı, korunması veya tevdi edilmesi önemli bir gideri gerektirir ise, borçlu, alacaklıya önceden ihtarda bulunması koşuluyla, hâkimin izniyle onu açık artırma yoluyla sattırıp bedelini tevdi edebilir.

taşıyıcı tarafından imha edilmesi de mümkündür. Eşyanın boşaltılmasının, taşıma işini sona erdirdiği kabul edilir(TTK m.869/III). Bu düzenleme, taşıyıcının, taşınan eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip olmaması sebebiyle, teslim engelinin ortaya çıkması durumunda, ne yapılması gerektiğine kendisinin karar veremeyeceği kuralının bir istisnasıdır.

TTK m.869/IV uyarınca, engelin, kendi riziko alanına giren bir nedenden kaynaklanmadığı sürece, taşıyıcı, alınan önlemler sebebiyle gerekli giderlerin tazmini ile uygun bir ücret ister.

Uluslararası taşımalarda ise durum şu şekildedir: CMR m.12/I gereğince, gönderen, taşınan eşya üzerinde sahip olduğu tasarruf hakkı kapsamında, taşıyıcıdan, taşımayı durdurmasını, teslimin yerini değiştirmesini veya eşyayı, sevk mektubunda gösterilen alıcıdan başka bir üçüncü kişiye teslim etmesini isteyebilir. Maddenin birinci fıkrasında, gönderenin, eşya üzerinde sahip olduğu tasarruf hakkını kullanarak taşıyıcıdan neler isteyebileceği düzenlenirken “özellikle” ibaresinin kullanılması sebebiyle bunların örnek olarak sayıldığı kanaatine vardık.

Sevk mektubu üç nüsha halinde düzenlenir. İkinci suret yükle beraber gider (CMR m.5/I). CMR m.12/II'den anlaşılacağı üzere, gönderenin, sevk mektubunun ikinci suretini aldığı veya eşyanın kendisine teslim edilmesini isteme hakkını ya da eşyanın zâyi olması yahut teslimde gecikilmesi durumunda, taşıma sözleşmesinden doğan hakları kendi adına taşıyıcıya karşı kullandığı saptanırsa, gönderenin tasarruf hakkı ortadan kalkar ve o andan itibaren taşıyıcıya emir verme yetkisi gönderilene ait olur. Buna ilâveten, gönderenin, sevk mektubuna bu hususa ilişkin bir kayıt düşmesi de sevk mektubunun düzenlenmesinden itibaren gönderilene tasarruf hakkı tanır(CMR m.12/III). TTK'daki düzenlemeye paralel olarak, CMR düzenlemesine

Teslim edilecek şey, borsada kayıtlıysa veya piyasa fiyatı varsa ya da yapılacak gidere oranla değeri az ise, satışın açık artırma yoluyla yapılması zorunlu olmadığı gibi, hâkim, önceden ihtarda bulunma koşulunu aramaksızın satışa izin verebilir(TBK m.108).

göre de, gönderilen, tasarruf hakkını kullanarak, eşyanın üçüncü bir kişiye teslimini isteyebilir ve bu üçüncü kişi başka gönderilen belirleyemez.

TTK'da olduğu gibi CMR'ye tâbi taşımalarda da taşıyıcı, aldığı talimatı yerine getirmezse talimat verene, 12. madde gereğince, derhâl bilgi verecektir.

“Taşıma engeli” ile “teslim engeli” birbirinden farklı kavramlardır. “Taşıma engeli”, üzerinde anlaşılan taşıma koşullarında meydana gelen engelleri anlatan bir ifadedir. “Teslim engeli” ise, taşınan eşyanın, taşıyıcı tarafından gönderilene teslim edilmesinin, yani taşıyıcının teslim borcunu ifa etmesinin önünde oluşan engellerdir. Teslim engelleri CMR m.15'te, taşıma engelleri ise CMR m.14'te hükme bağlanmıştır. Taşıyıcının, eşyayı teslim edeceği yere ulaştırmasından önce, sözleşmeyi sevk mektubunda yer alan hükümlere göre gerçekleştirme imkânı kalmaması durumunda, CMR m.12 uyarınca tasarruf hakkı sahibinden talimat istemesi gerekmektedir(CMR m.14/I).

Şartlar eşyanın sevk mektubunda belirtilenlerden farklı bir şekilde taşınmasını gerektiriyorsa ve CMR m.12 uyarınca eşya üzerinde tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden uygun bir zaman içinde talimat alınmamış ise, taşıyıcı, tasarruf hakkı sahibinin menfaatine en uygun olan önlemleri almakla yükümlüdür(CMR m.14/II). Bu noktada, taşıyıcıdan iyi niyetli olması beklenmektedir.

Taşıma engellerinden sonra teslim engellerine değinmekte de fayda görmekteyiz. Taşıyıcı, eşyayı teslim yerine getirdiyse; fakat ardından koşullar teslimi engellediyse taşıyıcı gönderenden talimat isteyecektir. Eğer gönderilen eşyayı kabul etmezse, gönderen, sevk mektubunun birinci suretini vermeden yük üzerinde tasarruf etme hakkına sahiptir(CMR m.15/I) çünkü daha önce de ifade ettiğimiz üzere, gönderilenin, sevk mektubunun kendisine ait nüshasını almasıyla ya da eşyanın kendisine teslim edilmesini isteme hakkını kullanmasıyla, gönderenin, eşya üzerindeki tasarruf hakkını sona erer; emir verme yetkisini gönderilen kazanır(CMR m.12/II). Gönderilen eşyayı teslim almayı kabul etmese bile, taşıyıcı, bunların

teslimini isteyebilir. Bunun tek istisnası ise, gönderenin, aksi yönde talimat vermesi hâlidir(CMR m.15/II).

Gönderen, sevk mektubuna, emir verme yetkisinin gönderilene ait olduğu yönünde bir kayıt düştüğü takdirde, sevk mektubunun düzenlenmesinin ardından taşınan eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip olacak olan gönderilen, kendisinden başka bir gönderilen belirleyip o kişiye eşyanın teslim edilmesini için emir verdikten sonra teslim engel durumlar ortaya çıkabilir. Bu durum için CMR m.15/I-II'nin uygulanması bakımından, gönderilen, göndericinin yerine geçer. Belirlenen yeni gönderilen ise sonradan belirlenmesine bakılmaksızın gönderilen sıfatını korur(CMR m.15/III).

Taşıyıcı, kendi kusur ve ihmali nedeniyle değil de kendisine verilen talimatı almak ve yerine getirmek amacıyla masraf yaptıysa, yapmış olduğu bu masrafları talep etme hakkına sahiptir(CMR m.16/I).

Taşıyıcının, eşyayı teslim yerine ulaştırmasından önce sözleşmeyi sevk mektubunda öngörülen koşullara göre yerine getirmesi imkânsızlaşır; eşyanın teslim yerine varışından sonra koşullar bunların teslimini engellerse; gönderilen, eşyayı kabul etmezse ya da gönderilen CMR m.12/III gereğince haklarını kullanarak, eşyanın başka bir kişiye teslimine dair emir verirse ve bu teslimi engelleyen koşullar ortaya çıkarsa, taşıyıcının, eşyayı, tasarruf hakkı sahibinin hesabına derhâl boşaltması mümkündür. Taşıyıcının, eşyayı boşaltması ile taşıma işi sona ermiş sayılır; fakat, taşıyıcının sorumluluğu yine de sona ermez; taşıyıcı eşyayı, tasarruf hakkı sahibi olan kişi adına korumakla mükellef olur. Taşıyıcının, “tedbirli davranarak seçtiği üçüncü bir kişiye” eşyayı vermesi de mümkündür. Bu durumda, taşıyıcının, yalnızca, bu üçüncü kişiyi seçmesinde basiretli davranma yükümlülüğü nedeniyle sorumluluğu ve “sevk mektubuyla ilgili ödemelerin tahakkuku devam eder”(CMR m.16/II).

Taşımaya konu olan eşya çabuk bozulan cinstense, hâlin icabı öyle gerektiriyorsa ya da eşyayı depolama giderleri malın değeri ile uyumlu değilse

taşıyıcı, tasarruf hakkı sahibinden talimat beklemezsizin eşyayı satabilir. Diğer durumlarda, makul bir sürenin sonunda, taşıyıcı, tasarruf hakkı sahibinden, uygulanması mümkün, sorunların üstesinden gelinebilecek aksi yönde bir talimat almamışsa, eşyayı satma yolunu tercih edebilir(CMR m.16/III).

Eşya, CMR m.16 uyarınca satılırsa, taşıyıcı, satıştan elde edilen paranın yalnızca eşyaya ait masrafları kadarı üzerinde hak iddia edebilir, geriye kalan kısmı tasarruf hakkı sahibine verecektir. Satıştan elde edilen paranın, eşyaya ait masrafları karşılayamaması da mümkündür. Bu hâlde, taşıyıcı aradaki farkı tahsil etme hakkına sahiptir(CMR m.16/IV). Satış prosedürü, eşyanın bulunduğu yerin kanun ve teamülüne göre belirlenir(CMR m.16/V⁴⁴).

CMR'ye tâbi taşımalarda, teslimde gecikme konusu CMR m.19'da, taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumluluğu ise CMR m.17'de düzenlenmiştir. CMR'nin Türkçe çevirisinin 17. maddesinin birinci fıkrasında, taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumluluğundan söz edilmemişken bu sorumluluk sebebi CMR'nin İngilizce metninde⁴⁵ yer almaktadır. Türkçe çeviride bu ifadenin unutulmuş olduğunu düşünmekteyiz.

CMR m.19, teslimde gecikme hâlinin ne zaman var olacağını düzenlemiştir. Bu maddeye göre, eşya, taraflarca kararlaştırılan süre içinde teslim edilmemişse ya da kararlaştırılmış bir süre yoksa, taşımanın normal süresi ve özellikle parçaları olan

⁴⁴ CMR m.6/V: “Satış halinde takip edilecek usul malların satıldığı yerin kanun ve geleneklerine göre saptanır”.

CMR m.6/V: “The procedure in the case of sale shall be determined by the law or custom of the place where the goods are **situated**”.

⁴⁵ CMR 17/I: “The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any **delay in delivery**”(delay: gecikme, delivery: teslim, delay in delivery: teslimde gecikme).

CMR m.17/I: “Taşımacı, yükü teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybindan ve doğacak hasardan sorumludur”.

eşyalarda, eşyanın bütünü bir araya getirmek için gereken süre, basiretli bir taşıyıcı için gerekli süreyi aşıyorsa teslimde gecikme söz konusudur.

Taşıyıcının teslimde gecikme, zıya ve hasar nedeniyle sorumluluğu, eşyayı taşımak üzere teslim alması ile başlar(CMR m.17/I uyarınca). Bu hükmünden anlaşılacağı üzere, taşıyıcının sözü edilen sebeplerle sorumluluğunun doğması için taşınacak eşyanın taşıyıcı tarafından vaktinde teslim alınmış olması şartı bulunmamaktadır; taşıyıcıya yüklenebilecek sebeplerle vaktinden sonra gerçekleşen teslim de zıya, hasar ve gecikme sorumluluğunu doğurur. Eşyanın, taşıyıcı tarafından teslim alınmaması, taşıma sözleşmesine aykırı davranıldığı anlamına gelir ve taşıyıcı, sözleşmeye aykırılık nedeniyle sorumlu olur. Bu durumda, CMR hükümlerinin uygulanamayacağından hareketle, kanunlar ihtilâfı kurallarının yetkili kıldığı millî hukuk kuralları uygulanır.

Yargıtay 11. HD.'nin kararlarında⁴⁶ da belirtildiği üzere, gecikmeye ilişkin hükümlerin uygulanabilmesi için, eşyanın gönderilene teslim edilmiş olması gerekmektedir.

⁴⁶ Y.11.HD.,T. 17.10.2005, E.2004/11854, K.2005/9810.

((Çevrimiçi)http://emsal.yargitay.gov.tr/VeriBankasiIstemciWeb/DokGosterMainServlet?dokumanId=R%2F02r9VUpV%2Br7QLvyVrjYmzl%2BKVr0sNK6Q%2F%2F%2F0Ia5pNW4sybe0H6hDB6eFEpAAOQc2p0hWBcXm3v%0ARvJvZfprk%2B18QQpFue3NwUtX53ilzG_PZ4uS7hz1RaCR6%2B2sFB3xkiYC5XwjzVOI%3D&dokumanTuru=YARGITAYKARAR I&aranan=, 17 Eylül 2013).

Yargıtay'ın, aynı kurala değindiği bir kararı da örnek göstermek gerekirse: Y.11.HD.,T. 08.03.2004, E. 2003/7882, K. 2004/2231; ...*Mahkemece benimsenen bilirkişi raporu doğrultusunda CMR Sözleşmesinin 23/5'inci 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 imkanı bulunmayan CMR 23/5'inci maddesinin uygulanması doğru görülmemiştir...*(Erdil, a.g.e., s.241, dn. 341).

Yargıtay 11. HD., T. 25.09.2007, E. 2006/8977, K. 2007/11784 kararında da değindiği üzere, ...*Taşıyıcının CMR uyarınca sorumluluğu, emtianın alıcıya tesliminden sonra söz konusu olacağı için, malların alıcıya hiç teslim edilmemesi durumunda sözleşmeye aykırılık nedeniyle söz konusu olacak sorumluluğun CMR hükümlerine göre değil, genel hükümler çerçevesinde belirlenmesi gerekir.*

Kanunlar ihtilâfi kuralları uyarınca uygulanacak hukukun Türk Hukuku olarak belirlenmesi durumunda, sözleşmeye aykırılıktan doğan zararlara ilişkin uyuşmazlıklara, TBK'nın Birinci Kısmı "Genel Hükümler"nin, İkinci Bölümü "Borç İlişkisinin Hükümleri"nin, İkinci Ayrımı olan "Borçların İfa Edilmemesinin Sonuçları"na ilişkin düzenlemeler uygulanacaktır. Söz konusu hükümler, CMR kapsamında tazminat dâvası açılmayan ve Türk Hukuku'nun uygulanacağı, taşıyıcının teslimde gecikerek temerrüde düştüğü, yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklarda da uygulanma alanı bulur.

CMR'de taşıma süresi belirlenmemiştir. Bu sebeple taraflar, genel hükümler doğrultusunda taşıma süresini belirleyebilecektir. CMR m.6/II-(f) uyarınca, gerekli olduğu hâllerde sevk mektubu, taşımanın tamamlanması için kararlaştırılmış süreyi de içerecektir.

Kararlaştırılan sürenin yetersizliği dolayısıyla taşımanın objektif olarak imkânsız hâle gelmesi hususu, taşıma sözleşmesinin geçerliliğinin tâbi olduğu ülke hukukuna göre çözümlenir. Uygulanacak hukuk Türk Hukuku ise, TBK m.27/I hükmü, süre ile ilgili kaydı geçersiz kılar⁴⁷.

TBK m.27/II uyarınca, sözleşme hükümlerinin bir kısmının hükümsüzlüğü, bu hükümler koyulmaksızın sözleşmenin yapılmayacağına açıkça anlaşıldığı durumlarda, sözleşmenin tamamını kesin olarak hükümsüz kılar; aksi takdirde

((Çevrimiçi)http://emsal.yargitay.gov.tr/VeriBankasiIstemciWeb/DokGosterMainServlet?dokumanId=95_3_ICM8_ICMNLSD15_UYAPVERIBANKASI59_26_A1001001A12H13A94457C6909618_A12H13A94457C690961_14_1162&aranan=&dokumanTuru=YARGITAYKARARI, 17 Eylül 2013).

⁴⁷ Basedow, Art.19, N.7(Aydın, *a.g.e.*, s.101-102'den naklen). AYDIN'ın eserinde sözü geçen "BK m.20/f.1"nin TBK'daki karşılığı m.27/I'dir. TBK m.27/I'e göre, "Kanunun emredici hükümlerine, ahlaka, kamu düzenine, kişilik haklarına aykırı veya konusu imkânsız olan sözleşmeler kesin olarak hükümsüzdür". Hâli hazırda yürürlükte olan kanun TBK'dır. Güncel bilgi verebilmek amacıyla yukarıda BK'nın değil TBK'nın ilgili maddesine yer verdik.

geçerliliğini etkilemez. Tarafların kararlaştırdığı sürenin yetersizliği taşımayı imkânsızlaştırırsa ve bu sebeple kararlaştırılan taşıma süresi hükümsüz olursa, taşıma sözleşmesinde taşıma süresinin bulunmaması durumunda TTK m.873 uygulanma alanı bulacağından, yani taşıma süresi olmaksızın sözleşme yine yapılabileceği için, taşıma sözleşmesinin tamamının hükümsüz hâle gelmeyeceğini düşünmekteyiz. Kararlaştırılan taşıma süresi sonradan hükümsüz hâle gelirse, TTK m.873 gereğince, taşıyıcı, basiretli bir taşıyıcıya tanınabilecek makul sürede, eşyayı gönderilene teslim etmekle yükümlü olur.

CMR m.19'dan anlaşılacağı üzere, taraflar aralarında taşıma süresi belirlemediyse taşıma, normal süresinde yapılmalıdır. Özellikle de parçalı yüklerin taşınması durumunda, taşıyıcı, parçaları bir araya getirip teslim etmek için basiretli bir taşıyıcının ihtiyaç duyabileceği süreyi geçmemek hususunda gayretli davranmalıdır.

“Normal taşıma süresi” belirlenirken, somut olayın özellikleri ve taşıma sözleşmesinin kurulduğu sıradaki şartlar önem taşır; ancak, sözleşmenin kurulduğu andan sonra, taşıma işi devam ederken ortaya çıkan engeller göz önünde bulundurulmaz⁴⁸. Bu sürenin belirlenmesi için Uluslararası Nakliyeciler Derneği(UND)'nden görüş alınır⁴⁹. Söz konusu “normal” süreler aşıldığı takdirde taşıyıcı teslimde gecikmiş olacaktır.

CMR m.19 uyarınca, taşımının, basiretli bir taşıyıcının ihtiyaç duyabileceği taşıma süresi içinde yapılmasının, vaktinde yapılmış sayılması, yalnızca sürenin kararlaştırılmamış olduğu hâllerde değil, taşınan eşyanın, kararlaştırılan süre içinde teslim edilmemesi durumunda da söz konusu olur.

⁴⁸ Erdil, *a.g.e.*, s.241-242.

⁴⁹ Arslan Kaya, “Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme'de(CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II)”, s.249, dn.57.; Erdil, *a.g.e.*, s.242.

Taşıyıcının, gecikme nedeniyle tazminat yükümlülüğünün doğması için eşyanın, taşınmak üzere teslim alınmış olması gerekliliğine ek olarak, gecikme sebebiyle zararın doğmuş olması, başka bir deyişle gecikme ile zarar arasında illiyet bağının bulunması gerekmektedir. Taşıyıcının teslimde gecikmesi nedeniyle tazmin etmekle yükümlü olduğu zararlar, malvarlığına ilişkin olanlardır. Bu tür zararlar, hak sahibinin, malvarlığının azaldığı ya da kârdan mahrum kaldığı zararlar olup; taşınan eşyanın zıyaı veya hasara uğraması durumları kapsam dışında kalmaktadır⁵⁰. Gecikme sebebiyle zıya veya hasar meydana gelmişse, taşıyıcı, teslimde gecikme nedeniyle değil, zıya veya hasar sorumluluğu gerekçesiyle tazminattan sorumlu olacaktır. Teslimde gecikme ve zıya ya da hasarın oluşma nedenleri aynı değilse, taşıyıcı, gecikmeden ayrı, zıya ya da hasardan ayrı sorumlu tutulur⁵¹.

Zıyanın gecikmeye neden olması kaçınılmaz olduğundan, bu durumda taşıyıcı zıya nedeniyle sorumlu olacaktır. Hasarın sonucunda gecikmenin meydana gelmesinin olağan bir durum olmadığını düşünmekteyiz. Ancak böyle bir durumla karşılaşıldığı takdirde, CMR’de açık bir hüküm bulunmaması sebebiyle, taşıyıcı, hasar nedeniyle sorumlu olacaktır.

Yargıtay’ın bir kararına göre, teslimde gecikmenin sonucu olarak malın bozulmasından dolayı zararın ortaya çıkması durumunda, CMR m.23/V’in uygulanma olasılığı yoktur çünkü söz konusu hüküm, malın eksiksiz ve sağlam olarak teslim edilmesine karşın, geç teslim edilmiş olması sebebiyle meydana gelen zararın tazminini talep etmeyi mümkün kılar⁵². Sözü edilen karardan anlaşılacağı üzere, gecikmeden doğan sorumluluğu ikiye ayırmamız mümkündür: İlki, geç teslimden doğan zarar nedeniyle sorumluluk hâlidir. Bu hâlde, CMR m.23/V

⁵⁰ Muharrem Gençtürk, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Gecikmeden Doğan Sorumluluk*, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006, s.158.

⁵¹ Erdil, *a.g.e.*, s.245-246.

⁵² Y.11.HD. T. 01.05.2001, E. 2001/1499, K. 2001/3860, Erdil, *a.e.*, s.246, dn.365.

uygulanma alanı bulacaktır. Dolayısıyla, hak sahibi, zarar ve ziyanın gecikmeden kaynaklanması durumunda ve bunu kanıtladığı takdirde, taşıyıcı, taşıma ücretini geçmemek üzere tazminat öder(CMR m.23/V). İkincisi ise, gecikme nedeniyle hasarın oluşması ve bu sebeple zararın doğması hâlidir. Bu durumda CMR m.23/V uygulanma alanı bulmayacaktır.

“Gecikme hâlinde herhangi bir zarar oluşmasa da taşıma ücreti gecikme süresi ile orantılı olarak indirilir; meğerki, taşıyıcı her türlü özeni gösterdiğini ispat etmiş olsun”(TTK m.875/III) hükmünün gerekçesine göre, ücrette indirimin yapılmamasının tek nedeni, taşıyıcının kusuru bulunmadığını kanıtlamış olmasıdır.

Taşıyıcının ziya ve hasardan doğan sorumluluğunun hukukî niteliğini açıklarken belirttiğimiz gerekçelerle, “teslimde gecikmeden doğan zararlar nedeniyle sorumluluğu” nun da kusur sorumluluğu olduğunu düşünmekteyiz.

B. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması

TTK’da, “Sorumluluktan Kurtulma” başlığı ikiye ayrılarak düzenlenmiştir. İlk olarak düzenlenen “Genel Olarak” başlığı; “Taşıyıcının Özeni” ile “Araç Arızası ve Kiraya Veren Kusuru” alt başlıklarına ayrılır. İkinci başlık ise “Özel Hâller”dir. Çalışmamızda, “Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması” başlığı Kanun’da düzenlendiği bu sıraya göre anlatılacaktır.

1. Genel Olarak Sorumluluktan Kurtulma

Bu başlık altında, kurallar hükme bağlanırken genel ifadeler kullanılmış; kural kapsamına giren hâller sayılmamıştır. Dolayısıyla, somut olayda, kural içinde geçen şartlar gerçekleşiyorsa taşıyıcının sorumluluktan kurtulacağını söylemek mümkün olacaktır.

a. Taşıyıcının Özeni

TTK m.876 uyarınca, “Zıya, hasar ve gecikme, taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmişse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur”⁵³.

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi, hem zıya, hasar ve gecikmenin meydana gelmemesi için en yüksek özeni göstermesine hem de bunların, sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmesine bağlıdır. Yani her iki şart da birlikte gerçekleşmelidir. Birinin gerçekleşip diğerinin gerçekleşmemesi taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmaz.

Esnaf işletmesi sınırını⁵⁴ aşan düzeyde gelir sağlamayı amaçlayan faaliyetlerin sürekli ve bağımsız bir şekilde yürütüldüğü işletme, ticarî işletmedir(TTK m.11/I). Bir ticarî işletmeyi, kısmen de olsa, kendi adına işleten kişi ise tâcirdir(TTK m.12/I). ARKAN’ın da eserinde belirttiği gibi, taşıyıcının işletmesi, çoğunlukla esnaf işletmesi sınırını aşmaktadır. Bu nedenle, taşıyıcının aynı zamanda tâcir olduğunu söylemek mümkündür. Taşıyıcının, tâcir sayılması sebebiyle, kendisinden, basiretli⁵⁵ davranması beklenir; aksi takdirde, kusurlu davranmış olur.

⁵³ Bu konuya ilişkin olarak Yargıtay’ın 11. HD. E. 2005/13896, K. 2007/564 kararı bulunmaktadır.

((Çevrimiçi)<http://emsal.yargitay.gov.tr/VeriBankasiIstemciWeb/DokGosterMainServlet?dokumanId=R%2F02r9VUpV%2Br7QLvyVrjYmzl%2BKVr0sNK6Q%2F%2F%2F0Ia5pNW4sybe0H6hDB6eFEpAAOQc2p0hWBcXm2p%0A1sIb%2FHoscC8hluHMAAsSwm%2BUPL E8Ks7prVVUul8hVcZrExmYH0sSWzq8z03vzROY%3D&dokumanTuru=YARGITAYKARARI&aranan=>).

⁵⁴ “Ticari işletme ile esnaf işletmesi arasındaki sınır, Bakanlar Kurulunca çıkarılacak kararnamede gösterilir”(TTK m.11/II).

⁵⁵ Tâcir olmanın hükümlerini düzenleyen TTK m.18/II, tâcirleri, ticarî faaliyetlerinde “basiretli bir iş adamı” gibi davranmakla yükümlü kılar. ARKAN’a göre, basiretli iş adamı gibi davranmak “objektif bir özen ölçüsü getirmekte ve tacirin ticarî işletmesiyle ilgili

Örneğin, basiretli bir taşıyıcının, mevsim şartlarını göz önünde bulundurarak gerekli tedbirleri alması gerekir⁵⁶. Başka bir örneğe göre de, gönderileni bulamayıp, eşyayı teslim yerine bırakan bir taşıyıcının basiretli olduğundan söz edilemez⁵⁷.

CMR m.17/II, kapsamına giren taşımalar bakımından taşıyıcının “genel sorumsuzluk sebepleri”ni hükme bağlamıştır. Bu maddeye göre, “eğer kayıp, hasar veya gecikme istek sahibinin hatası veya ihmalden, taşımacının hatasından değil de, istek sahibinin verdiği talimattan, yüke has bir kusurdan yahutta taşımacının önlemesine olanak bulunmayan durumlardan⁵⁸ ileri gelmiş ise, taşımacı sorumlu tutulamaz”.

Her hâlükârda, taşıyıcının, CMR m.17/II gereğince sorumluluktan kurtulabilmesi için zıya, hasar ya da gecikmenin, kendi hatası nedeniyle meydana

faaliyetlerinde, kendi yetenek ve imkânlarına göre ondan beklenebilecek özeni değil aynı ticaret dalında faaliyet gösteren tedbirli, öngörülü bir tacirden beklenen özeni” göstermesini gerektirir(Sabih Arkan, *Ticari İşletme Hukuku*, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Onüçüncü Baskı, Ankara, T. İş Bankası A.Ş. Vakfı Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2009, s.136-137).

⁵⁶ Y. TD., T. 5.4.1968, E. 4544, K. 1980 (Zeyneloğlu, *a.g.e.*, s.460).

⁵⁷ Örneğimize benzer somut bir olay Yargıtay TD'nin T. 3.11.1960, E. 690/3245, K. 2858 sayılı kararında yer almaktadır(Bkz. Erdoğan Doğanay, *Ticaret Hukukunda Kara ve Demiryolu Taşımacılığı*, Ankara, Öğretmenler Matbaası, s.25, dn.11).

⁵⁸ İngiltere'de mahkeme önüne gelen bir uyuşmazlıkta, İtalya'dan İngiltere'ye CMR sevk mektubu altında taşıma yapan aracın şoförü, otoban girişlerinde dinlenmek üzere aracı park etmiştir. Araç park halindeyken, silahlı hırsızlar aracı basmış ve yükü çalmıştır. Taşıyıcı, bu durumun önlenemez bir hâl olduğunu iddia etmiştir. Araçta iki şoför bulunduğu için değişimli olarak dinlenebileceklerini ya da aracı güvenli bir park yerine götürebileceklerini gerekçe gösteren mahkeme, bu olayın önlenemez bir nitelik gösterdiği iddiasını reddetmiştir(Silber-v-Islander Trucking(1985), Lloyd's Report, S.2, s.243(Ecehan Yeşilova, *Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu*, Ankara, Yetkin Basımevi, 2004 s.104'ten naklen)).

gelmemesi ve bunları önleme imkânının bulunmaması gerekir. Bunun yanı sıra, istek sahibinin hatası veya ihmali, talimatı, taşımanın eşyaya özgü bir kusurun mevcudiyeti de taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarır.

Zıya, hasar ve teslimde gecikmenin, CMR m. 17/II'de sayılan durumlardan biri sebebiyle meydana geldiğini taşıyıcı ispat edecektir(CMR m.18/I).

Taşıyıcının, sorumluluktan kurtulabilmesi için, hukukî bağlayıcılığa sahip bir talimatın varlığını ve bu talimatın, zararın doğmasına yol açtığını ispatlaması yeterlidir; ayrıca, emir ve talimat verme yetkisine sahip olan kişinin kusurunun mevcudiyetini ispatlamak zorunluluğu bulunmamaktadır⁵⁹. Fakat şunu da belirtmeliyiz ki; basiretli bir taşıyıcı, kendisine verilen talimatları, TTK m.868/CMR m.12'yi göz önünde bulundurarak dikkatle değerlendirmeli ve gerekiyorsa yerine getirmeyi reddetmelidir.

Taşıyıcının, kendisine verilen talimatları yerine getirmesi sebebiyle sorumluluktan kurtulabilmesi için, bu talimatların, CMR m.12'de hükme bağlanan eşyaya tasarruf etme hakkından kaynaklanması zorunluluğu bulunmamaktadır⁶⁰.

Değnilmesi gereken bir başka husus da eşyaya has kusurdur. Eşyaya has kusur, taşıma konusu eşyanın, kendisiyle aynı cinsten normal parçalarla ortak olarak taşıdığı özelliklerden farklı özellikler taşımasını, eksiklik, olumsuzluk içermesini ifade eder.

⁵⁹ Kaya, "Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme'de(CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II)", s.253.
Örneğin; Y. 11. HD., T. 19.1.1988, E. 6629, K. 88; "Gönderenin talimatına uygun olarak soğutucusu olmayan araç ile kavunların yaz sıcaklığında taşınması nedeniyle oluşan zarardan(...), talimata uyulduğu için taşıyıcı sorumlu değildir"(Eriş, *a.g.e.*,s.324).

⁶⁰ Aydın, *a.g.e.*, s.148-149.

CMR m.3⁶¹ uyarınca, taşıyıcı, yardımcılarının, görevleri esnasında gerçekleştirdikleri hareket ve ihmallerden, kendi hareket ve ihmaliymiş gibi sorumlu olur. Dolayısıyla, taşıyıcı, ortaya çıkan zararın, kendisinin değil de çalıştırdığı kişilerin ya da taşımının yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin hareket ve ihmallerinden kaynaklandığını ileri sürerek sorumluluktan kurtulamayacaktır.

Gönderen, taşıyıcıdan, “tehlikeli eşya” taşımamasını isteyebilir. Bu durumda gönderenin de taşıyıcının da üzerine düşen yükümlülükleri vardır. Tehlikeli eşya taşıyan taşıyıcı, taşınacak eşyaların niteliğine uygun olduğunu gösteren bilgi ve belgelere dayanarak, yetki belgesine ilâveten, ilgili mercilerden, izin almak zorundadır(Karayolu Taşıma Kanunu m.5/V).

“Tehlikeli eşya taşınacaksa gönderen, taşıyıcıya zamanında açık, anlaşılabilir içerikte ve yazılı şekilde, tehlikenin türü ve gerekiyorsa alınması gereken önlemler konusunda bildirimde bulunmakla yükümlüdür.”(TTK m.861/I).

Taşıyıcının, eşyayı teslim alırken tehlikenin niteliğini bilmediği ya da bu hususun kendisine bildirilmediği durumlarda, gönderen lehine tazmin yükümlülüğü doğmadan, tehlikeli eşyanın “boşaltılmasını, depolanmasını, geri taşınmasını veya gerektiğinde imhasını ve zararsız duruma getirilmesini” ve bu önlemler için yapılan lüzumlu giderlerin karşılanmasını gönderenden talep etmesi mümkündür(TTK m.861/II).

⁶¹ Y. HGK., T. 13.02.2008, E. 2008/11-52, K. 2008/119; “CMR Konvansiyonunun 3. maddesi uyarınca, taşıyıcı durumundaki davalı-karşı davacı, kendisinin alt taşıyıcısı olan davacı-karşı davalının taşımada vaki gecikmesinin doğuracağı sonuçlardan, gecikmeyi bizzat yapmış gibi sorumlu olacaktır”.

((Çevrimiçi)<http://emsal.yargitay.gov.tr/VeriBankasiIstemciWeb/DokGosterMainServlet?dokumanId=R%2F02r9VUpV%2Br7QLvyVrjYmzl%2BKVr0sNK6Q%2F%2F%2F0Ia5pNW4sybe0H6hDB6eFEpAAOQc2p0hWBcXm17%0AGkRRVKn14O%2BeSMjZIJQkGofP21E4la7ZboO15cukNA02rUWqKEahY8UD3DCvP68%3D&aranan=&dokumanTuru=YARGITAYKARARI>, 27 Mayıs 2013).

CMR'ye tâbi taşımalarda da gönderen, taşıyıcıdan tehlikeli eşya taşımalarını istiyorsa, eşyayı teslim ettiğinde, tehlikenin gerçek niteliklerini ve alınacak önlemleri bildirir. Bu bilgiler sevk mektubuna yazılmamışsa, gönderen ya da gönderilen, tehlikenin gerçek içeriğini taşıyıcının bildiğini, sevk mektubundan başka yollar ile ispat etmelidir(CMR m.22/I).

Taşıyıcı, CMR m.22/I kapsamında, taşıdığı eşyanın tehlikeli olduğunu bilmiyorsa, tazminat ödemediği herhangi bir zamanda veya yerde tehlikeli eşyayı boşaltılabilir, imha edilebilir ya da zararsız hâle getirilebilir. Gönderen bu eşyanın, taşıyıcıya tesliminden de taşımada meydana gelecek tüm zarar ve ziyandan sorumludur(CMR m.22/II).

b. Araç Arızası ve Kiraya Veren Kusuru

TTK m.877 uyarınca, taşıyıcı, taşıma aracındaki arızaya, aracı kiraladığı kişinin⁶² ya da o kişinin temsilcilerinin veya çalışanlarının kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamaz. Sözü edilen madde, 876. maddede düzenlenen sorumsuzluk hâlinin bir istisnasıdır. CMR m.17/III⁶³ de TTK m.877'ye paralel bir düzenlemedir.

⁶² Y. 11. HD. T., 20.11.1975 E. 5068, K. 6613 kararına göre; somut olayda, taşımanın gerçekleştiği aracın rotu çıkmıştır. Bu aracın, sevk ve idaresinin bulunduğu kişinin, ortaya çıkan zarardan sorumlu olması, araç sahibinin sorumlu olmayacağı anlamına gelmemektedir. Araç sahibinin sorumluluktan kurtulabilmesi için, ziya ve hasarın, kendi kusuru nedeniyle meydana gelmediğini ispat etmesi gerekmektedir. Kusuru olmadığı iddiasında bulunan araç sahibinin, aracın bakımını, kontrolünü yaptırmış olması ve aracın kapasitesini aşacak miktarda yükü taşıtmaması kendisinden beklenir(Eriş, *a.g.e.*, s.303).

Y. 11. HD., T. 18.12.1980, E. 5877, K. 5917 kararına göre; taşıyıcı, taşıma işine başlamadan evvel, taşımanın yapılacağı aracın kontrolünün ve muayenesinin yapılmasını sağlamalıdır. Aksi takdirde, araçta çıkacak teknik bir arızaya dayanarak kusurunun hafifletilmesi imkânsız olur(Eriş, *a.e.*, s.307-308).

⁶³ CMR m.17/III uyarınca, “Taşımacı taşımayı yapmak için kullandığı kusurlu taşıtları, bu taşıtı kiraladığı kişinin veya vekilinin yahutta çalışanlarının hata ve veya ihmallerinden dolayı sorumludur”.

İlgili mevzuat hükümlerine uygun bir taşıtı(...) sefere göndermek, (...) teknik şartlara uymayan taşıtların trafiğe çıkmasına engel olmak, (...) taşıt kartları olmayan ve (Karayolu Taşıma Kanunu'nda öngörülen) sorumluluk sigortası bulunmayan taşıtları trafiğe çıkarmamak hususunda taşımacı gereken özeni ve duyarlılığı göstermek zorundadır(Karayolu Taşıma Kanunu m.7/II).

Her üç düzenlemeden çıkarılacak sonuç taşıyıcının, taşıma işini gerçekleştirmek üzere seçtiği aracın kusurlu olmaması gerektiğidir. Bunun yanı sıra, taşımada kullanılacak araç kusurlu olmasa dahi taşıyıcı, aracı, taşıma koşullarına uygun hâle getirmelidir.

Taşıyıcı, taşımada kullanılacak araçta meydana gelebilecek arızayı, “taşıyıcılık işletmesinin sahip olması gerekli ve önlemlerini almakla yükümlü bulunduğu taşıma güvenliği(“işletme güvenliği”) ilkesi” gereğince sorumluluğu kapsamından çıkartamaz(TTK m.877'nin madde gerekçesi uyarınca). Taşıyıcının yükümlülüklerinden biri de, taşımanın yapılacağı aracın güvenli taşımaya uygun bir araç olarak seçilmesi; tüm teknik donanımın ve bütünleyici parçalar ile eklentilerin de güvenliği sağlayıcı nitelikte olması gerekmektedir.

Taşıyıcı, kusurun, kendisine değil de taşımada kullandığı aracı kiraladığı kişiye, onun temsilcilerine veya çalışanlarına ait olduğunu ileri sürerek de sorumluluktan kurtulamaz. “Yabancı ve yerli öğretilerde “kiralayan” işletme sahibi, araç malikini, malik olmayan zilyedi kapsayacak şekilde geniş yorumlanır”(TTK m. 877'nin gerekçesi uyarınca).

2. Sorumluluktan Kurtulmada Özel Hâller

TTK hükümlerine göre, *zıya, hasar veya teslimdeki gecikme, aşağıdaki hâllerden birine bağlanabiliyorsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur:*

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

b) Gönderen tarafından yapılan yetersiz ambalajlama.

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

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

- e) *Taşınacak paketlerin gönderen tarafından yetersiz etiketlenmesi.*
f) *Canlı hayvan taşınması.*
g) *27/10/1999 tarihli ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile diğer kanun ve düzenlemelerde yer alan hükümlerin taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı gösterdiği hâller(TTK m.878/I).*

Taşıma sırasında meydana gelen zararın, bu sebeplerden birinden kaynaklanmasının muhtemel görülmesi durumunda, zararın bu sebep nedeniyle doğduğu varsayılır(TTK m.878/II c.1). Bu varsayım, hukukî niteliği bakımından adi bir karinedir ve bunun sonucu olarak da aksinin ispatı mümkündür. Karinenin aksi ya da taşıyıcının, en yüksek özeni göstermediği ispatlandığı takdirde sorumluluktan kurtulan taşıyıcının sorumsuzluk hâli ortadan kalkacak; sorumluluğu devam edecektir(TTK m.878/II'nin madde gerekçesi). TTK m.878/I-(a)'da “öngörülen olağanüstü zıya veya hasar hâlinde bu karine geçerli olmaz”(TTK m.878/II c.2).

Taşıyıcı, emir ve talimat verme yetkisine sahip olan kişiden gelen emir ve talimatlara kural olarak uymalıdır. Taşıyıcı, eşyanın taşınması ile ilgili, gönderenin vermiş olduğu özel talimatlarına uymaması neticesinde zıya, hasar veya teslimde gecikmeye sebebiyet verirse, TTK m.878/I-(a) hükmünden yararlanamaz(TTK m.878/III).

Sözleşme hükümlerine göre taşıyıcının eşyayı hava koşullarından, ısı farklılıklarından, nemden, sarsıntıdan ve bu gibi zarar verici koşullardan özel olarak koruma yükümlülüğü bulunuyorsa ve şartlara uygunluk sağlandıysa, taşıyıcı, eşyanın kolayca zarar görmesine yol açan doğal niteliği sebebiyle sorumluluktan kurtulmaya ilişkin hükme dayanabilir(TTK m.878/IV). TTK m.878/IV, “özellikle” ibaresini kullanarak bu hükme örnek vermiştir. Bu örneğe göre, taşıyıcı, hâlin icabına uygun donanımı seçtiği, bakımı ve kullanımı ile ilgili olarak üzerine düşen bütün tedbirleri aldığı ve özel talimatlara uyduğu takdirde, eşyanın, kolayca zarar görmesine yol açan doğal niteliğinin, zıya, hasar veya teslimde gecikmeye sebebiyet verdiği iddiasına dayanarak sorumluluktan kurtulabilir.

TTK m.878/V, taşıyıcının, canlı hayvan taşıdığı, bu sebeple zıya, hasar ya da teslimde gecikmenin meydana geldiğini ileri sürerek sorumluluktan kurtulabilmesi için, içinde bulunulan durum ve şartlara göre kendisine düşen tüm önlemleri almış olmasını ve özel talimatlara uygun davranmasını mutlak suretle aramıştır.

TTK m.878/I’de “7 bent halinde sayılan sebepler yoluyla taşıyıcı **ilk görünüş ispatını** kullanarak sorumluluktan kurtulabilir. Bu sebeplere özel olarak yer verilmesinin temelini taşıyıcının ispat kolaylığından yararlanması oluşturur”⁶⁴.

TTK m.862, üzerinde anlaşılan taşıma şartları göz önünde bulundurulduğunda, taşınacak eşyanın ambalajlanmayı gerektirmesi durumunda, eşyayı zıya ve hasara karşı koruyacak ve taşıyıcının güvenliğini tehlikeye sokmayacak şekilde ambalajlama mükellefiyetini gönderene yüklemiştir. Bunun yanı sıra aynı madde, göndereni, eşyanın sözleşme hükümlerine uygun şekilde işleme tâbi tutulabilmesi için işaretlenmesi gerektiği takdirde, eşyayı işaretlemekle de yükümlü kılmiştir. TTK m.864/I-(a) uyarınca, gönderen, kusuru olmasa bile, taşıyıcının, yetersiz ambalajlamadan ve işaretlemeden kaynaklanan, zararları ile giderlerini tazminle yükümlüdür.

Taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran özel hâller CMR’de m.17/IV’de sayılmıştır. TTK m.878’den farklı olarak, CMR’nin ilgili maddesinde sayılan özel hâller, taşıyıcıyı, zıya ve hasardan doğan sorumluluğundan kurtarmasına rağmen teslimde gecikmeden kaynaklanan sorumluluğundan kurtarmamaktadır.

CMR m.17/IV’e göre, CMR m. 18/II-V’e uygun olarak zıya veya hasar şu durumların bir veya birkaçının doğal sonucu olan özel risklerden kaynaklanmışsa, taşıyıcı sorumlu tutulamaz:

⁶⁴ Vural Seven, “*Taşıma Hukuku*”, (Çevrimiçi) <http://www.taa.gov.tr/dosya/belge/ttkguncelsunumlari/vuralseven/yr-doc-vural-seven-tasima-hukuku.pdf> , s.63, 28 Ocak 2013.

- 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 olması⁶⁵,
- c) Yükiin gönderici, alıcı veya bunlar adına hareket eden kişiler tarafından alınması, taşınması, yüklenmesi, yığılması veya boşaltılması,
- d) Özellikle kırılma, paslanma, çürüme, kuruma, normal fire yahutta 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

Taşıyıcı, içinde bulunulan şartları değerlendirip, zıya veya hasarı, CMR m.17/IV'de hükme bağlanan özel risklerin bir veya birden fazlasına dayandırabildiğinde, zıya veya hasarın bu nedenlerden kaynaklandığı kabul edilir. Hak iddiasında bulunan kişi, zıya ya da zararın söz konusu risklere bağlı olmadığını ispat etmelidir. İddia sahibi, zıya veya hasarın, bu risklere yalnızca tamamen değil, kısmen bağlı olmadığını da ispat edebilir(CMR m.18/II).

Üstü ve/veya yanları açık olan araçlar, "açık araç" olarak nitelendirilir⁶⁶. Taşıyıcının, bu nedenle sorumluluktan kurtulabilmesi için, tarafların, taşımada açık araç kullanılması konusunda hemfikir olmaları ve bu durumu sevk mektubunda açıkça belirtmeleri gerekir(CMR m.17/IV-(a) uyarınca).

Açık araçla taşımının yapılmasına dair kayıt içeren sevk mektubu, eşya üzerinde tasarruf hakkı olan kişinin, taşıma esnasında açık araç kullanılmasının taşıdığı risklerin bilincinde olup bu riskleri göze aldığına kanıt oluşturur⁶⁷.

⁶⁵ Bu konuya ilişkin olarak Yargıtay 11. HD., E. 2002/12522, K. 2003/5035 kararı vardır. (<http://www.kararevi.com/karars/689441#.UmnMFGBrPMw>).

⁶⁶ Aydın, *a.g.e.*, s.149.

⁶⁷ KAYA, bu durumu bir kanıt olarak nitelendirmeyip, tehlikeleri göze almak olarak değerlendirmiştir(Kaya, "Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de(CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II)", s.256).

Daha önceden öngörülemeyecek, anormal bir noksanlık ya da sandık veya paketlerde bir zıya olduğunda, zıya yahut hasarın CMR m. 17/IV-(a)'da belirtilen durumlardan kaynaklandığı varsayımına dayanan hüküm uygulanmaz(CMR m.18/III). Taşınan eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip olan kişiden, öngöremeyeceği, anormal bir sonucu kabul etmesi beklenmemelidir. Dolayısıyla CMR m.17/IV-(a)'nın mutlak suretle her koşulda uygulanacağını söylemek mümkün değildir. Fakat şunu da belirtmeliyiz ki, tüm bunlara rağmen taşıyıcı, CMR m.17/IV-(a)'dan yararlanmak istiyorsa, zıya veya hasarda anormallik olmadığını ispat etmek zorundadır; ispat ederse sorumluluktan kurtulması mümkün olabilir.

TTK m.878/I-(b)'de düzenlendiği gibi, CMR m.17/IV-(b) uyarınca da bazı malların taşınırken ambalajlanması⁶⁸ gerekmektedir. Bu mallar, ambalajlanmadıkları takdirde, taşınırken hasar görecektir veya dağılacak, parçaları kaybolacak mallardır. Ambalajlama yapılırken, taşıma sırasındaki koşullar da göz önünde bulundurulmalıdır. Taşıyıcı, sorumluluktan kurtulabilmek için basiretli davranıp CMR m.8/I-(b) gereğince, yükü teslim aldığı sırada, yükün ve ambalajların görünürdeki durumlarını kontrol edecektir; çünkü, CMR m.9/II dolayısıyla, sevk mektubuna ihtirazî kayıt koyulmadığı takdirde, aksi de ispatlanmadıkça, yükte ve ambalajlarda hasar bulunmadığı, sayılarının, marka ve numaralarının mektupta yer alan bilgilerle örtüştüğü farzedilir.

⁶⁸ *Gönderen, eşyayı konteyner içinde taşıyıcıya teslim etmişse, konteyner de, ambalaj niteliğindedir. Dolayısıyla eşya, konteyner içinde yeterince sabit hale sokulmaz ve konteynerin kenarlarına çarparak hasara uğrarsa, zarar, ambalajın kötü yapılmış olmasından ileri gelmiş demektir*(Hans Olg(29.6.1970); MDR, 1970, Jg., 24, Heft 12, s.1016-1017); Klaus Heuer, *Die Haftung des Frachtführers nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR)*, Diss., Hamburg, 1975, s.96-97; Johann Georg Helm, *Handelsgesetzbuch*, Grosskommentar (begründet von Staub, weitergeführt von Mitgliedern des Reichsgerichts), Bd. 5, 4. Lieferung (§ 425-452) (mit GüKG, KVO, CMR u.a.), 3. Auflage, Berlin-New York 1979, § 17 (CMR), Anm. 15; Hans Jürgen Abraham, *Das Seerecht*, 4. Auflage, Berlin-New York, 1947, s.217-218. BGH(18.3.1971), DB, 1971, Jg. 24, Nr. 20, s.958.(Arkan, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, s.118'den naklen).

Fransız mahkemeleri, kararlarında, ambalajlama hatalı olsa bile, taşıyıcının bu hususu sevk mektubunda ihtirazî kayıtla belirtmediği sürece, bu gerekçeyle sorumluluktan kurtulmayı talep edemeyeceğini ifade etmek suretiyle ihtirazî kaydın önemini vurgulamıştır⁶⁹. Sevk mektubuna koyulacak ihtirazî kaydın ispat kolaylığı açısından önemi göz ardı edilmemelidir; ancak, taşınmak üzere teslim alma esnasında, yükte ve ambalajda hasar bulunduğu taşıyıcı tarafından ispatlanmasıyla CMR m.9/II'deki varsayımın ortadan kalkacağı da madde metninde açıkça anlaşılması sebebiyle hükme sadık kalınmalıdır.

Yargıtay'a göre, her ne kadar ambalajlama, yükleme ve istif gönderenin yükümlülüğünde ise de, basiretli bir taşıyıcıdan, yükleme sırasında, yüklemenin yapıldığı yerde bulunması beklenir. Taşıyıcının, bu nedenle ortaya çıkacak zarardan doğacak sorumluluğunu ortadan kaldırmak için taşıma sözleşmesine bu yönde ihtirazî kayıt koymak gerekir. Sözleşmeye ihtirazî kayıt koyulmaması hâli, eşyanın, eksiksiz ve sağlam alındığına karinedir. Taşıyıcının, zararın doğmaması için yükleme ve istiflemeyi basiretli bir tâcir gibi gözetmemesi, yüklemenin hatalı yapılması durumunda, müdahalede bulunmaması, eşyanın güvenli taşınabilmesi için tedbir gerektiren durumlara kayıtsız kalması, ambalajlama ve istifleme bakımından müterafik kusur teşkil eden eylemlerdir⁷⁰.

⁶⁹ Malcolm A. Clarke, *International Carriage Of Goods By Road: CMR*, Fourth edition London Hong Kong 2003, s. 240, prg, 83c. (Canan Küçükali, "Taşıyıcının Ziya ve Hasar Halinde Sorumluluktan Kurtulması", **İstanbul Barosu Dergisi**, C.81, S.4, 2007, s.1566'dan naklen).

⁷⁰ Y. 11. HD., T. 19. 01. 2004, E. 2003/5444, K. 2004/399(Erdil, a.g.e., s.167).

Y. 11. HD., E. 2002/5860, K. 2002/9108; ...Somut olayda, davalı sürücünün kusur durumuna gelince, yine Dairemizin yerleşik inançları gereğince, sürücü, yüklemeye nezaret yükümlülüğünde olduğu gibi, ambalaj yetersiz ise, taşıtanı uyarmak ve gerektiğinde çekincesini koymak zorundadır. Her ne kadar, mahkemece, göndericiye ait tanker içinde TIR aracına yüklenen kimyevi poliüreten emtiasının, yolda bağlantı yerlerindeki çatlaklardan sızarak akması olayında, yükün özelliği ve niteliği de nazara alındığında sürücüye izafe edilecek bir kusur bulunmadığı yolundaki teknik bilirkişi raporu hükme dayanak yapılmış ise de, sürücüsünün sorumluluğunun detaylı şekilde irdelendiğini söylemek mümkün değildir. 20 ton gibi yüksek miktartlı yük sızarak ziyaa uğradığına göre, sürücünün yüke fiilen müdahale edemese de, taşıtanı uyarıp talimat beklemesi ve daha basiretli davranması gerekir. Aksi halde, sorumluluğu en azından müterafik kusurundan söz edilmelidir...

((Çevrimiçi) <http://www.kararara.com/yargitay/yhdk8/yrqtyk17729.htm>, 30 Mayıs 2013).

Taşıyıcı, eşyanın ambalajında eksiklik tespit ederse bu eksikliğin giderilmesini gönderenden istemelidir. Taşıyıcının bu talebine rağmen gönderen, eksiklikleri gidermezse, taşıma sözleşmesinin özünde bir istisna sözleşmesi olduğu ve gönderenin, yükümlülüklerini yerine getirmemesi üzerine taşıma işinin tamamlanmasının imkânsızlaşması gerekçesiyle, sözleşmenin sona ereceği⁷¹ söylenebilir⁷².

Taşıyıcının, malın özelliği nedeniyle, sorumluluktan kurtulabilmesi için, malı, özelliğinin gerektirdiği koşullarda taşıması gerekmektedir. Bazı eşyalar, özellikleri gereği, özel koruma tedbirleri almadan taşındıkları takdirde zarara uğramaya elverişli olur.

CMR m. 17/II’de sözü edilen “eşyaya has kusur” genel sorumsuzluk sebebidir; ancak, CMR m. 17/IV-(d)’deki “eşyanın özelliği” özel sorumsuzluk sebebidir. Bu iki sorumluluktan kurtulma hâli birbiriyle karıştırılmamalıdır. “Eşyanın özelliği” ifadesiyle kastedilen, taşınan eşya ile aynı cinsten eşyaların, *ortak özellik* olarak, kolay ve hızla zarara uğramalarıdır. “Eşyaya has kusur” ise, taşıma konusu eşyanın, kendisiyle aynı cinsten ayıpsız parçalarla taşıdığı *ortak özelliklerden farklı* olumsuz özellikler taşımasıdır.

Taşımanın, malın, uygunsuz hava koşullarına, neme karşı koruyacak donanımına sahip taşıtlarla yapılması durumunda, taşıyıcı, CMR m.17/IV-(d)’yi ileri sürerek sorumluluktan kurtulma isteminde bulunamasa da, değişken ısı koşullarına karşı koruyucu donanımın seçilip kullanılması hususunda yapması beklenen

⁷¹ TBK m.485’e göre, *Eserin tamamlanması, iş sahibi ile ilgili beklenmedik olay ve dolayısıyla imkânsızlaşarsa yüklenici, yaptığı işin değerini ve bu değere girmeyen giderlerini isteyebilir.*

İfa imkânsızlığının ortaya çıkmasında iş sahibi kusurluysa, yüklenicinin ayrıca tazminat isteme hakkı vardır.

⁷² Arkan, *Sorumluluk*, s.120.

tedbirleri aldığını ve kendisine verilen özel talimata uyduğunu ispatı durumunda bu yönde bir talepte bulunabilir(CMR m.18/IV).

Daha önce de belirttiğimiz üzere, CMR m.8/I-(b) uyarınca, taşıyıcı, yükü teslim aldığı sırada parça sayısı ve bunların üzerindeki marka ve numaralar bakımından da sevk mektubundaki beyanların doğruluğunu kontrol edecektir. Aksi takdirde, CMR m.9/II nedeniyle, “sayılarının, marka ve numaralarının sevk mektubunda yazılı olanlara uyduğu varsayılır”.

CMR m.17/IV son olarak canlı hayvan naklini sebebiyle ortaya çıkan zıya ve hasardan taşıyıcının sorumlu olmayacağını hükme bağlamıştır. Her türlü hayvanın nakli söz konusu madde kapsamındadır.

Taşıyıcı, üzerine düşen tüm önlemleri aldığını ve kendisine verilen özel talimatlara uyduğunu kanıtlamadıkça, canlı hayvan taşıdığı gerekçesiyle sorumluluktan kurtulma imkânı sağlayan CMR m.17/IV-(f) hükmünden faydalanmayı talep edemez⁷³(CMR m.18/V).

CMR m.17/V müterafik kusur hâlini düzenlemiştir. CMR m.17/V'e göre taşıyıcı, zıya, hasar ve teslimde gecikmeye sebebiyet veren etkenlerin bazıları bakımından sorumlu tutulamaz; ancak, taşıyıcı bu maddeye göre sorumlu tutulabileceği etkenlerin zıya, hasar ya da gecikmeye yaptıkları katkı oranında sorumlu olacaktır.

⁷³ CMR m.18/V'nin RG.'de yer alan Türkçe çevirisi şu şekildedir: “Taşımacı kendisine düşen bütün önlemleri aldığını ve verilen özel talimata uyduğunu kanıtladıkça Madde 17 paragraf 4 (f) deki avantajdan yararlanmayı isteyemez”. Fakat, CMR'nin RG.'de yer alan İngilizce metninde bulunan “if not” anlamına gelen “unless” ifadesinin, “...medikçe/madıkça” şeklinde dilimize çevrilmesi uygun olur. Bu sebeple, ilgili maddeye değinirken, tezimizde “kanıtladıkça” yerine “kanıtlamadıkça” ifadesini kullandık.

RG.'de yer alan İngilizce metinde CMR m.18/V şu şekildedir: “The carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4(f), **unless** he proves that all steps normally incumbent on him in the circumstances were taken and that he complied with any special instructions issued to him”.

Sorumluluktan kurtulma konusu anlatılırken, TTK'da hükme bağlanan sorumsuzluk kayıtlarının geçerliliği konusuna değinmekte de fayda görmekteyiz. Buna göre; taşıma işini TTK'nın 852'nci maddesinde yer alan özel hükümlere bağlı bir kuruluşa yaptıran taşıyıcı, Kanun'un kendilerine yüklediği sorumluluğun hafifletilmesi veya kaldırılması talebinde bulunamaz. TTK'nın değişik tür araçlar ile taşımaya ilişkin Dördüncü Kitabının Dördüncü Kısım hükümleri saklıdır(TTK m.853).

Kanunun, taşıyıcıya (...) ve faaliyetleri Devlet iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği sorumlulukların, önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersizdir. Bu hükümlerin, işletme tüzüklerinde, genel işlem şartlarında, biletlerde, tarifelerde veya benzer diğer belgelerde öngörülmüş olmaları hâlinde de hüküm aynıdır(TTK m.854).

Hukukumuzda, taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran ya da hafifleten hükümlerin geçersizliğine ilişkin düzenlemeler bulunmasaydı, geniş sözleşme serbestisinin bir sonucu olarak, taşıyıcılar bir araya gelip taşımacılık pazarında fiilî tekelleşme yoluna gidebilirlerdi. Bu durum da halkı, taşıyıcıların ileri sürdüğü şartları kabul etmek zorunda bırakırdı⁷⁴.

TBK m.116/II'e göre, "yardımcı kişilerin fiilinden doğan sorumluluk, önceden yapılan bir anlaşmayla tamamen veya kısmen kaldırılabilir". TBK'nın ilgili maddesi, TTK m.854'ün varlığı sebebiyle taşıma işlerinde uygulanmayacaktır; fakat şunu da belirtmek gerekir ki, Kanun'un, taşıyıcıya yüklediği sorumluluklar kaldırılamaz veya hafifletilemezken; sözleşme serbestisi nedeniyle ve TTK m. 854'ün sağladığı imkân sebebiyle, Kanun tarafından taşıyıcıya yüklenmemiş olan sorumluluklar kaldırılabilir, hafifletilebilir.

⁷⁴ Julius von Gierke, *Handelsrecht und Schiffahrtsrecht*, 4. Bası, 1933, s. 723 vd.; Düringer-Hachenburg-Bing, *Handelsgesetzbuch, Kommentar*, 3. Bası, 1932, c. V2. §430 N. 27, s. 1192; Konrad Cosack, *Lehrbuch des Handelsrechts*, 9. Bası, s. 317 (Belbez, a.g.e., s.395'ten naklen).

III. YARDIMCI KİŞİLERİNİN VE FİİLÎ TAŞIYICININ DAVRANIŞLARINDAN DOLAYI TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

Yalnızca TTK ve CMR değil, Karayolu Taşıma Kanunu da bu konu ile ilgili olarak taşıyıcıya yükümlülükler yüklemiştir. Bu düzenlemeye göre, *ilgili mevzuat hükümlerine uygun (...), nitelikli şoför ve hizmetli personeli sefere göndermek, şoförlerin sürücü belgelerinin bulunup bulunmadığını araştırmak, (...) güzergâh mesafesini dikkate alarak yeteri kadar şoför bulundurmak, (...) hususunda taşımacı gereken özeni ve duyarlılığı göstermek zorundadır*(Karayolu Taşıma Kanunu m.7/II).

Taşıyıcılar, altı ayda bir, senede en az iki defa şoförlerinin ceza puanı durumunu Emniyet Genel Müdürlüğü'nden öğrenmek; ardından, yüksek ceza puanına sahip şoförlere, eğitim ve iç denetim açısından ihtiyaç duyulan önlemleri almakla yükümlüdürler(Karayolu Taşıma Kanunu m.7/VI).

A. Yardımcı Kişilerin Varlığı

Taşıyıcının, taşıma işini bizzat yapma mecburiyeti yoktur. Dolayısıyla, taşıyıcı taşıma işini bizzat da yapabilir yardımcı da kullanabilir.

Taşıyıcı;

a) Kendi adamlarının,

b) Taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin, görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumludur(TTK m.879).

Bu noktada söz konusu maddede kullanılan “yardımcı” kavramını açıklamakta fayda görmekteyiz. 6762 sayılı TTK m. 782’de kullanılan “maiyetinde çalışanlar” ifadesinin yerine 6102 sayılı TTK m. 879’da “kendi adamları” ifadesi kullanılmıştır. Benzer şekilde, 6762 sayılı TTK m. 782’de kullanılan “taşıyıcının kullandığı kişiler” ifadesinin yerine 6102 sayılı TTK m. 879’da “yararlandığı kişiler” ifadesi kullanılmıştır.

Taşıyıcının “kendi adamları” “deyimi, taşıyıcıya ait taşıma işletmesinde genellikle bir hizmet sözleşmesine dayanarak sürekli görev yapan kişileri ifade eder”⁷⁵. Örnek olarak; taşımayı yapan aracı kullanan şoförü verebiliriz. Taşıyıcının taşıma işletmesinde sürekli görev yapan kişinin, somut olaydaki taşıma işi bakımından taşıyıcının kendi adamı sayılabilmesi için taşımaya doğrudan ya da dolaylı olarak katkı sağlaması gerekmektedir. Taşıyıcının çalışanlarının, söz konusu taşıma işinde görevlendirilmeyen kesiminin, fiil ve ihmalleri, sözü geçen görev kapsamına dâhil olmadığı için, taşıyıcının TTK m.879 bakımından sorumluluğu doğmayacaktır.

“Taşıyıcının taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişiler” ise, taşıyıcıya ait taşıma işletmesinde görev almayan, yalnızca taşıma işinde taşıyıcının yararlandığı kişilerdir. Bu kişiler de taşıyıcının kendi adamları gibi taşımaya doğrudan katılabilecekleri gibi dolaylı olarak da katılabilirler. Örneğin; “(...)antrepo işleticileri gibi”⁷⁶...

⁷⁵ Arkan, *Sorumluluk*, s.96.

Y. TD., T. 5.3.1965, E. 1963/3296, K. 1963/776; *Taşıyıcının, kullandığı kimselerin fiilinden, kendi kusuru gibi sorumlu tutulabilmesi için kullanılan kimsenin, taşıyıcıya tabi olması ve ondan emir alması yeterlidir. İstihdam edilenin kusurlu olup olmaması hali sadece taşıyıcı ile kendisi arasındaki iç münasebette ve başka bir deyimle ödenen tazminattan dolayı taşıyıcının istihdam edilene rücu edebilmesi yönünden haizi tesirdir*(İsmail Doğanay, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi: Madde 420-815*, 3 Cilt, Tümünden Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 4. Bası, İstanbul, Beta Yayınları, C.II, 2004, s.2287, dn.94).

Y. TD., T. 16.04.1971, E. 1971/535, K. 3079; *Her ne kadar davalı araç sahibi, istihdam ettiği şoförün işine son vererek aralarındaki (iş akdi) 'ni feshettiğini iddia ederek, davacı ile şoför arasındaki (taşıma akdi) 'nin kedisini ilzam etmeyeceğini savunmuş ise de, kamyonun (kontak anahtarı) şoförün elinden alınmadıkça yani şoförün, kullandığı araç üzerindeki zilyetliğine son verilmedikçe, iş akdi sona ermiş sayılamaz ve bu süre içinde şoförün yaptığı taşıma sözleşmesi ve o sözleşmeden meydana gelen ziya(zıya) ve hasar, araç sahibini ilzam eder.* (İ. Doğanay, *a.g.e.*, 2004, s.2287, dn.95).

⁷⁶ Vural Seven, “Taşıma Hukuku” ... (Çevrimiçi) <http://www.taa.gov.tr/dosya/belge/ttkguncelsunumlari/vuralseven/yr-doc-vural-seven-tasima-hukuku.pdf>, s.61, 28 Şubat 2013.

Teslim engellerinin varlığı hâlinde eşyanın mahkeme kararıyla teslim edildiği yeddiemin ve onun yanında çalışanlar, “taşıyıcının taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişiler” kapsamına girmemektedir⁷⁷.

Taşıyıcının, yardımcılarının görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu olması için; yardımcılarının kusuru ve bu kusur nedeniyle zararın doğmuş olması gerekir. Bunun yanı sıra, sorumluluktan kurtulma sebeplerinin, taşıyıcının, yardımcılarının kusuru nedeniyle sorumluluğu hâlinde de geçerli olacağı kanaatindeyiz çünkü taşıyıcı, yardımcılarının fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumludur, yani kendi fiil ve ihmali nedeniyle zıya, hasar ya da gecikmenin meydana gelmiş olmasıyla, yardımcılarının fiil ve ihmalleri nedeniyle bu zararların meydana gelmesi arasında bir fark yoktur.

Yardımcı kişilerin fiil ve ihmalleri nedeniyle sorumluluktan bahsedildiği noktada TBK'nın ilgili düzenlemesinden de bahsetmek gerekmektedir. TBK m.116 uyarınca, borçlu, borcun ifasını veya bir borç ilişkisinden doğan hakkın kullanılmasını, yardımcılarına kanuna uygun olarak bırakmış olsa bile, onların bu işleri yerine getirirken karşı tarafa verdikleri zararı gidermekle yükümlüdür. TBK'nın bu maddesi, “borçlunun yardımcıları” olarak; birlikte yaşadığı kişileri ve yanında çalışanları örnek olarak göstermiştir(TBK m.116/I).

Borçluya yardımcı kişilerin fiilinden doğan sorumluluğun, önceden yapılan bir anlaşmayla tamamen veya kısmen kaldırılması mümkündür(TBK m.116/II). TBK m.116/II, TTK m. 879'un açıkça taşıyıcıyı, yardımcılarının kusurları nedeniyle sorumlu kılması sebebiyle, TTK m.854 gereğince, taşıma işlerinde uygulanamayacaktır.

CMR'de taşıyıcının yardımcılarının kusurlarından sorumluluğu m.3'te hükme bağlanmıştır. Bu maddeye göre, CMR'nin *uygulanması bakımından taşımacı*,

⁷⁷ Hermann Guelde, Jochen Willenberg, *Kraftverkehrsordnung(Kommentar)*, 2. Auflage, Münster, 1972, § 6, Anm. 10 (Arkan, *Sorumluluk*, s.97, dn.9'dan naklen).

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.

CMR m. 3 ile TTK m. 879'un taşıyıcının yardımcılarının kusurları nedeniyle sorumluluğuna bakış açısı paraleldir.

CMR m. 34 uyarınca, taşıma için yalnızca bir sözleşme yapılmışsa ve aynı taşımada birden fazla karayolu taşıyıcısı görev almışsa, her bir taşıyıcı, taşımanın tamamından sorumlu olur. İkinci ve sonraki taşıyıcılar, eşyaları ve sevk mektubunu kabul ettiklerinde, sevk mektubundaki koşullarla anlaşmaya dâhil olmuş sayılırlar(CMR m.34). CMR'nin 34. maddesinde sorumlulukları düzenlenen taşımayı ortaklaşa yapan, diğer bir deyişle müteakip taşıyıcıların da m.3'te sözü edilen, taşıyıcının, "taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimseler" kapsamında olduğu düşüncesindeyiz.

"Asıl taşıyıcının, müteakip taşıyıcıların(ve onların yardımcı şahıslarının) eylemlerinden doğan sorumluluğu(...) CMR m.3 ve m. 17'ye dayanmaktadır. Buna karşılık, müteakip taşıyıcıların sorumluluğu ise CMR m.34'ten doğmaktadır"⁷⁸.

B. Fiilî Taşıyıcının Varlığı

Taşıma, bir taşıyıcı bulunmasına rağmen kısmen veya tamamen söz konusu üçüncü kişi tarafından gerçekleştirilmişse, mezkûr kişi "fiili taşıyıcı"dır. Kanun öğretide bu taşıyıcıya "alt taşıyıcı" denildiği için anılan terimi de kullanmıştır(TTK m.888'in gerekçesi uyarınca).

Taşımanın, tamamının ya da bir kısmının fiilî taşıyıcı tarafından yapıldığı durumlarda, fiilî taşıyıcı, taşımayı kendisinin gerçekleştirdiği süreçte meydana gelen

⁷⁸ Rolf Herber, Henning Piper, *CMR Internationales Strassentransportrecht*, München 1996, Art. 34, s.504 (Vural Seven, "Kara Taşımalarında (TTK ve CMR) Alt Müteakip Taşıyıcıların Yükle İlgililere Karşı Sorumluluğunun Hukuki Temeli", *Halûk Konuralp Anısına Armağan*, Cilt:3, Ankara, 2009, s.881'den naklen).

ziya, hasar veya tesliminde gecikme nedeniyle doğan zarardan asıl taşıyıcı gibi sorumlu olur. Fiilî taşıyıcı, asıl taşıyıcının, gönderen veya gönderilenle yapmış olduğu sorumluluğu genişleten anlaşmalardan sorumlu tutulamaz. Bunun tek istisnası, fiilî taşıyıcının, yazılı olarak bu sözleşmeyi kabul etmesi durumudur. Bu hâlde fiilî taşıyıcı da asıl taşıyıcı gibi sözleşme hükümlerinden sorumlu olur(TTK m.888/I).

“Fiilî taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden doğan asıl taşıyıcıya ait bütün def’ileri ileri sürebilir”(TTK m. 888/II). Fiilî taşıyıcının varlığı hâli, asıl taşıyıcının sorumluluğunu azaltmayacağı gibi, onu sorumluluktan da kurtarmaz: “Asıl taşıyıcı ve fiilî taşıyıcı müteselsilen sorumludurlar”(TTK m.888/III). TTK’nın 888. maddesinin üçüncü fıkrasının gerekçesinde belirtildiği üzere, asıl taşıyıcı ile fiilî taşıyıcının müteselsilen sorumlu olduğuna ilişkin hüküm emredici nitelikte değildir.

Fiilî taşıyıcının yardımcılara başvurulduğu takdirde, TTK’nın yardımcı kişilerin sorumluluğuna ilişkin 887’nci madde hükmü uygulanır(TTK m.888/IV).

Fiilî taşıyıcı, dilerse, kendisine teslim edilen eşyanın durum bilgisini taşıma senedine veya diğer bir belgeye kaydettirebilir. Bu hükme uyulmadığı takdirde TTK m.858/II uygulanır(TTK m.888/V): Hem taşıyıcının hem gönderenin imzalamış olduğu taşıma senedi, taşıyıcı tarafından koyulmuş haklı bir ihtirazî kayıt ihtiva etmedikçe, eşyanın taşıyıcıya teslim edilirken, dış görünüş itibarıyla zarar görmemiş olduğuna; taşınan paket adedinin, eşya üzerindeki işaretlerin, numaraların, taşıma senedindeki kayıtlara uygun olduğuna, karine teşkil eder(TTK m.858/II c.1 uyarınca). Taşıyıcı, taşıma senedinde yer alan kayıtların doğruluğunu denetlemek için yeterli araçlara sahip olmadığını da ihtirazî kayıt olarak senede koyabilir(TTK m.858/II c.2 uyarınca); ancak, gerekli araçlara sahip olması durumunda ve gönderenin de bu yönde bir talebi varsa, taşımının konusu olan eşyanın ağırlığını, miktarını ve içeriğini denetleme yükümlü olur(TTK m.858/IV c.1).

TTK m.888'in CMR'deki karşılığı m.34'tür. Söz konusu maddeye göre, taşıma için yalnızca bir sözleşme yapılmışsa ve aynı taşımada birden fazla karayolu taşıyıcısı görev almışsa, her bir taşıyıcı, taşımanın tamamından sorumlu olur. İkinci ve sonraki taşıyıcılar, eşyaları ve sevk mektubunu kabul ettiklerinde, sevk mektubunda yer alan koşullarla anlaşmaya dâhil olmuş sayılırlar.

SEVEN'in de belirttiği gibi, CMR m. 34'te bahsi geçen ve yolculuğun tamamını içeren CMR hükümlerine tâbi asıl taşıma sözleşmesinde taraflar, gönderen ve asıl taşıyıcıdır. Asıl taşıma sözleşmesine ek olarak, bu sözleşmenin yerine getirilmesine yardımcı, bağımsız taşıma sözleşmeleri de bulunmaktadır. Bağımsız taşıma sözleşmelerinde taraflar, asıl taşıyıcı ile müteakip taşıyıcılar olabileceği gibi, müteakip taşıyıcılar arasında da bağımsız taşıma sözleşmeleri kurulmaktadır. Ancak, kurulan bu alt taşıma sözleşmelerinin CMR'nin uygulama alanına girme zorunluluğu bulunmamaktadır⁷⁹.

Konvansiyon'un 34.maddesi, taşıma işini karayolu taşıyıcıları ortaklaşa yaptığı takdirde her birinin sorumlu olacağını hükme bağlamıştır. Kanımızca, ikinci ve sonraki taşıyıcıların "borca katılmış" olduğu söz konusu maddenin lâfzından anlaşılmaktadır. TBK m.201/II uyarınca, "Borca katılan ile borçlu, alacaklıya karşı müteselsilen sorumlu olurlar". Yani taşıyıcılar arasındaki sorumluluk TTK m.888'de olduğu gibi müteselsil sorumluluktur.

Nitekim Yargıtay'ın bir kararına göre de; *...davalının dayandığı 'Nakliyecî Makbuzu' başlıklı belge içeriğine, nakliye faturasına, CMR taşıma belgesine göre davalının asıl taşımacı sıfatının bulunması karşısında, aynı Konvansiyon'un 34'üncü maddesi uyarınca dava dışı alt taşımacı ile birlikte müteselsilen sorumluluğunun bulunmaktadır...*⁸⁰.

⁷⁹ Seven, *a.e.*, s. 878; Herber, Piper, *a.g.e.*, Art. 34, s.506(Seven, *a.e.*, s.879'dan naklen).

⁸⁰ Y. 11. HD., T.04.04.2005, E. 2004/6554, K. 2005/3212, Erdil, *a.g.e.*, s.443.

TBK'nın, müteselsil borçluluğa ilişkin bazı düzenlemelerine de değinmekte fayda görmekteyiz: Müteselsil borçlulukta, “alacaklı, borcun tamamının veya bir kısmının ifasını, dilerse borçluların hepsinden, dilerse yalnız birinden isteyebilir”(TBK m.163/I). “Borçluların sorumluluğu, borcun tamamı ödeninceye kadar devam eder”(TBK m.163/II).

Müteselsil borçlulukta, borçlular arasında, diğer bir deyişle iç ilişkide ileri sürülebilecek def'i ve itirazlar ortak ve kişisel olmak üzere ikiye ayrılır: Kişisel def'i ve itirazların ileri sürülüp sürülmemesi diğer borçluları hukuken etkilemez. Dolayısıyla, bir müteselsil borçlunun, kişisel def'i ve itirazlarını ileri sürmesi yalnızca o borçlunun isteğine bağlıdır. Ortak def'i ve itirazların ileri sürülmesi ise, diğer borçluları hukuken etkilemesi sebebiyle bir yükümlülüktür; bunları ileri sürmeyen borçlunun, diğer borçlulara karşı sorumluluğu doğar(TBK m.164'te de belirtildiği üzere).

Müteselsil borçlulukta, borcun sona ermesi ise şu şekildedir: Borçlulardan birinin, borcu ifa(TBK m.131/I ve m.166/I uyarınca) ya da takas(TBK m.139 ve m.166/I uyarınca) yoluyla kısmen veya tamamen sona erdirmesi durumunda, aynı ölçüde diğer borçlular da borçlarından kurtulur(TBK m.166/I). İbra(TBK m.132), yenileme(TBK m.133 vd.), birleşme(TBK m.135) ve imkânsızlık(TBK m.135), ifa ve takas dışında borcu sona erdiren diğer hâllerdir. Borçlulardan biri, ifa dışında bir sebeple borçtan kurtulursa, diğer borçlular da borçlarından durumun ve borcun imkân sağladığı ölçüde kurtulurlar(TBK m.166/II). Bir borçlu ibra sözleşmesiyle borcundan kurtulursa, diğer borçlular ancak borca katılma payları oranında bu sözleşmeden yararlanır(TBK m.166/III).

Müteselsil borçluların, ifadan, farklı oranlarda sorumlu olabilmeleri için bu konuda anlaşmaları ya da bu durumun aralarındaki hukukî ilişkinin niteliğinden anlaşılması gerekmektedir; aksi takdirde borçluların sorumlu oldukları payların eşit olduğu kabul edilir(TBK m.167/I). Borçlulardan biri, kendisine düşen paydan daha

fazla ifada bulunursa, diğer borçlulara yine payları oranında rücuda bulunabilir(TBK m.167/II); yani, “ifa ettiği miktar oranında alacaklının haklarına halef olur”(TBK m.168/I). Borçlulardan biri sorumlu olduğu oranda ifada bulunmaz ise, diğer borçlular kalan miktarı eşit olarak karşılamakla yükümlü olurlar(TBK m.167/III).

II.BÖLÜM

TAŞIYICIYA KARŞI AÇILACAK TAZMİNAT DÂVASI VE TAHKİM

I. TAŞIYICIYA KARŞI AÇILACAK TAZMİNAT DÂVASI

A. Tazminat Dâvasının Tarafları

Kanunun, Konvansiyon'un ve/veya taşıma sözleşmesinin tazmin yükümlülüğü yüklediği taraf dâvalı sıfatına; zarara uğraması nedeniyle tazminat talep etme hakkı doğan taraf ise, dâvacı sıfatına sahiptir. Gönderenin kusursuz sorumluluğunu düzenleyen TTK m. 864 uyarınca bir örnek vermek gerekirse; gönderen, kendisi tüketici olduğu hâller haricinde, kusuru olmasa dahi, taşınan malı yetersiz ambalajlaması ve işaretleme nedeniyle taşıyıcı zarara uğrarsa, onun bu zararını ve ayrıca giderlerini tazminle yükümlü olur. Dolayısıyla böyle bir sebeple açılacak tazminat dâvasının dâvacısı, taşıyıcı; dâvalısı ise, gönderendir. TTK m.875/I'e göre ise, "Taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyaından, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur". Bu durumda, gönderen, taşıma sözleşmesine dayanarak taşıyıcıya karşı sahip olduğu istem hakkını ileri sürebilir. Buna ilâveten, gönderilen de "gönderenin taşıma sözleşmesinden doğan istem haklarını taşıyıcıya karşı ileri sürebilir. Gönderen, bu hakların ileri sürülmesinde yetkili kalmaya devam eder"(TTK m.871/I c.2-3). CMR'ye tâbi taşımalarda da gönderilen, zıya ve teslimde gecikme durumunda, taşıma sözleşmesinden doğan hakları taşıyıcıdan talep edebilir(CMR m.13/I c.2 uyarınca).

İstem hakkı yalnızca gönderene ve gönderilene ait değildir; üçüncü kişilerin de taşıyıcıya karşı sözleşme dışı istemlerde bulunması mümkündür(TTK m.885/II c.1 uyarınca).

Asıl taşıyıcının varlığının yanında fiilî bir taşıyıcının varlığı da söz konusu ise, fiilî taşıyıcı, taşımaya katıldığı zaman dilimi içerisinde ortaya çıkan zıya, hasar ve gecikme nedeniyle meydana gelen zarardan asıl taşıyıcı gibi ve asıl taşıyıcı ile müteselsilen sorumlu olacağı için(TTK m.888 uyarınca), olası bir tazminat dâvasında dâvalı sıfatına sahip olabilir.

Birden çok taşıyıcının varlığı hâlinde, CMR m.36 uyarınca, aynı taşıma sözleşmesine dayanan taleplere ilişkin olarak, karşı dâva veya takas hâlleri dışında zıya, hasar veya teslimde gecikmeden doğan sorumluluk nedeniyle açılacak dâvalarda, dâvalı sıfatı, birinci taşıyıcıya, sonuncu taşıyıcıya ya da sorumluluğu doğuran olayın gerçekleştiği esnada taşıma işini gerçekleştirmekte olan taşıyıcıya veya bu taşıyıcılardan bir kaçına aittir; ki bu son durumda dâva, bu kişiler aleyhine aynı zamanda da açılabilir.

Tazmin borcu kimi zaman da taşıyıcının sigortacısına aittir. CMR Sigortasıyla, taşıyıcının, CMR Konvansiyonu kapsamına giren bir emtia taşımamasından doğan sorumluluğu, sigortacısıyla üzerinde anlaştıkları şartlara ve koşullara uygun olarak teminat altına alınır.

Taşıyıcının, zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğunu ya da gönderenin veya gönderilenin, taşınan eşyayı sigortalatması durumunda, sigortacının tazminat dâvasına taraf olup olmayacağı hususunun da üzerinde durulması gerekmektedir.

CMR Sigortası, bir sorumluluk sigortası çeşididir. TTK m.1473/I'e göre, sözleşmede aksine hüküm bulunmadığı takdirde, sigortacı, yapmış olduğu

sorumluluk sigortasının bir sonucu olarak, sözleşmede belirtilen, zarar sonradan doğsa bile sigorta süresi içinde meydana gelen olayın ardından zarar görene tazminat ödemekle sorumlu olur. Sigortacının, ödeyeceği bu tazminatın miktarının sınırı sigorta sözleşmesinde yer alır.

Sigortalının aleyhine ileri sürülen bir isteme ilişkin olan makul giderleri sigortacı karşılar. Sigorta bedelini aşan giderlerin sigortacı tarafından ödenmesi için sözleşmede bu yönde hüküm bulunmalıdır(TTK m.1474/I uyarınca).

Sigortalı, sorumluluğunun doğmasına yol açan olayı kasten gerçekleştirdiği takdirde sigortacı, bu sebeple doğan zararlar nedeniyle sorumlu olmaz(TTK m.1477).

Sigortacıya yöneltilen tazminat istemleri, sigorta konusu olaydan itibaren on yılın geçmesiyle zamanaşımına uğrar(TTK m.1482).

“Zarar gören, uğradığı zararın sigorta bedeline kadar olan kısmının tazminini, sigorta sözleşmesi için geçerli zamanaşımı süresi içinde kalmak şartıyla, doğrudan sigortacıdan isteyebilir”(TTK m.1478). Bu sebeple, sigortacının da tazminat dâvasında dâvalı sıfatına sahip olması olağan bir durumdur.

Halefiyet prensibi gereğince, sigortacı, zarar görene sigorta tazminatını ödedikten sonra, sigortalıya halef olur ve eğer sigortalının gerçekleşen zarar nedeniyle sorumlulara karşı dâva açma hakkı varsa, sigortacı tazmin ettiği bedel tutarı ile sınırlı olmak üzere bu hakka sahip olur(TTK m.1481/I).

Sorumlulara karşı zaten bir dâva veya takip başlatılmışsa, sigortalısına halef olan sigortacı, tazmin etmiş olduğu bedeli kanıtlamak şartıyla, dâva veya takibi devam ettirebilir ve hatta bunun için mahkemenin ya da diğer tarafın onayı gerekmez(TTK m.1481/II).

“Rizikonun gerçekleşmemesinde menfaati bulunanlar, bu menfaatlerini mal sigortası ile teminat altına alabilirler”(TTK m.1453/I). Bu nedenle, gönderen ve gönderilenin de taşınan yükü sigortalatması mümkündür. Bu durumda, sigortanın türü mal sigortasıdır. TTK m.1454/I gereğince, üçüncü bir kişinin menfaatinin, sigorta ettirilmesi mümkündür. Bunun için söz konusu üçüncü kişinin adının belirtilip belirtilmemesi önem taşımaz. Bu şekilde yapılan bir sigortada, sigorta sözleşmesinden doğan haklar, menfaati sigortalanan kişiye aittir. Aksine sözleşme bulunmuyorsa, sigortalı, sigorta tazminatının ödenmesini sigortacıdan talep edebilir ve onun aleyhine dâva açabilir(TTK m.1454/I).

“Rizikonun gerçekleşmesi sonucu doğan kazanç kaybı ile sigorta edilen malın ayıbından doğan hasarlar, aksine sözleşme yoksa, sigorta kapsamında değildir. Mal bağlamında kazancın, makul sınırı aşan kısmı sigorta edilemez”(TTK m.1453/II). Mal sigortalarında, “sigortacının sorumluluğu sigorta bedeli ile sınırlıdır. Sigorta bedeli, rizikonun gerçekleştiği andaki sigortalı menfaatin değerini aşsa bile, sigortacı uğranılan zarardan fazlasını ödemez”(TTK m.1461/I). TTK m.1472, mal sigortalarında halefiyeti hükme bağlamıştır. TTK m.1472/I ile sorumluluk sigortalarında halefiyeti hükme bağlayan TTK m.1481/I-II paralel düzenlemelerdir. Mal sigortalarında da sorumluluk sigortalarında olduğu gibi sigorta tazminatını ödeyen sigortacı, sigortalının halefi olur; sigortalının, zarardan sorumlu kişilere karşı dâva açma hakkı bulunduğu takdirde tazmin ettiği bedel tutarında bu hakka sahip olur⁸¹; sorumlular aleyhine açılmış bir dâva ya da başlatılmış bir takip varsa, bunları, bir onay almaya ihtiyacı olmadan, yapmış olduğu ödemeyi kanıtlamak suretiyle devam ettirebilir(TTK m.1472/I uyarınca).

Konumuzun, taşıyıcının sorumluluğu ile sınırlı olması sebebiyle, tezimizde anlatılan tazminat dâvalarının dâvalısı taşıyıcıdır.

⁸¹ Y.11.HD.’nin, T. 18.04.2005, E. 2004/7300, K. 2005/3742 kararı uyarınca, “...davacı sigortacının, gerçek hak sahibine ödeme yapmamış olması halinde, halefiyet hakkı doğmayacağından, zarar sorumlusuna rücuana açacağı davanın, aktif dava ehliyeti yokluğundan reddi gerekecektir”(Erdil, *a.g.e.*, s.367).

B. Eşyanın Zıyaa ve Hasara Uğraması Durumunda Tazminatın Hesaplanması

TTK'da tazminatın hesaplanmasında esas alınacak ölçüt, eşyanın (tamamen veya kısmen) zıyaa ve hasara uğraması durumları için ayrı ayrı belirlenmiştir. Taşınan eşyanın tamamen veya kısmen zıyaa uğraması durumunda, taşıyıcının ödeyeceği tazminat miktarı hesaplanırken, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamanda sahip olduğu değer esas alınır(TTK m.880/I). Eşya hasara uğradığı takdirde taşıyıcının sorumlu olacağı tazminat miktarı, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamanda sahip olduğu, hasara uğramamış değeri ile hasara uğramış değeri arasındaki fark kadardır. Taşıyıcının, doğan zararı azaltmak ve gidermek için harcamalar yapmış olması mümkündür. Bu harcamaların, hasar nedeniyle doğan zararın tazmini için, hasara uğrayan eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı yer ve zamandaki hasarsız-hasarlı değer farkı olarak öngörülen tazminat miktarını karşıladığı varsayılır(TTK m.880/II uyarınca). Bu varsayım bir karinedir; aksi ispat edilebilir.

“Eşyanın değeri” ifadesi soyut bir ifade gibi görünse de Kanun'da bu hususa açıklık getirilmiştir. Piyasa fiyatı, eşyanın değerini belirlese de piyasa fiyatının bulunmadığı durumlarda aynı çeşit ve özellikteki diğer eşyaların cari değeri, eşyanın değerini belirlemede bir ölçüt olarak alınır. Eşyanın satışı, taşımadan kısa süre önce gerçekleşmişse, piyasa fiyatının, faturada yazılı olan miktardan taşıma giderleri mahsup edilerek hesaplanan meblağ olduğu kabul edilir(TTK m.880/III). Bu da aksi ispat edilebilir bir karinedir.

Tazminat hesaplanırken, alacaklının özel durumu, mesleği göz önünde bulundurulmalı, eşya için toptan ya da perakende satıştan hangisinin düşünüldüğü belirlenmelidir⁸².

⁸² Heymann-Kötter, *Handelsgesetzbuch(Kommentar)*, 4. Auflage(21. Gesamtauflage), Berlin, 1971, § 430, Anm.2, (Arkan, *Sorumluluk*, s.154'ten naklen).

TTK m.880 hükmü emredici nitelikte değildir; dolayısıyla, taraflar ya da tarafların belirleyeceği üçüncü kişiler, tazminata esas alınacak değerler için farklı belirlemelerde bulunabilirler(TTK m.880'in madde gerekçesi uyarınca).

Taşıyıcı, taşıdığı eşyanın zâyi olması ya da hasara uğraması durumunda TTK m.880 uyarınca tazminat ödeyecektir. Buna ilâveten, zıya ve hasarın sebep olduğu zararın tespiti için önemli harcamalar yapılabilir. Zararın tespiti için gerekli olan zorunlu giderlerin tazmini de taşıyıcının yükümlülüğündedir(TTK m.881). Teslimde gecikme nedeniyle değil fakat zıya ve hasar nedeniyle sorumlu olan taşıyıcı, bahsi geçen tazmin yükümlülüklerinin yanında, almış olduğu taşıma ücretini iade etmekle birlikte, taşıma işine ilişkin olarak vergileri, resimleri ve diğer giderleri de karşılar(TTK m.883 c.1). Hasar nedeniyle sorumlu olan taşıyıcının, taşıma ücretini iade etmesi, taşıma işiyle ilgili vergileri, resimleri, giderleri karşılaması TTK m.880/II uyarınca belirlenecek bedel ile orantılı olarak tespit edilir; başka zararlar karşılanmaz(TTK m.883/II, III).

CMR'ye göre, taşıyıcı, taşınan eşyanın zıyaa uğraması⁸³ nedeniyle tazminat ödemekle yükümlü tutulduğunda, tazminat, eşyanın taşınmak için kabul edildiği yer ve zamandaki değerine göre belirlenir⁸⁴(CMR m.23/I). Dolayısıyla, eşyanın

⁸³ Yargıtay 11. HD. E. 2008/569, K. 2009/4427 kararında da belirtildiği üzere, *CMR Konvansiyonunun 23. maddesi hükmü, malların kısmen veya tamamen "kaybından" dolayı talep edilebilecek tazminat miktarının hesaplama şeklini düzenlemiştir. Kısmi "hasar" halinde hem zarar miktarı, hem de sorumluluk sınırı açısından CMR Konvansiyonunun 25. maddesi uygulanmalıdır.*

((Çevrimiçi)<http://emsal.yargitay.gov.tr/VeriBankasiIstemciWeb/DokGosterMainServlet?dokumanId=R%2F02r9VUpV%2Br7QLvyVrjYmzl%2BKVr0sNK6Q%2F%2F%2F0Ia5pNW4sybe0H6hDB6eFEpAAOQc2p0hWBcXm1%2B%0Akm97SqOdFv%2FPYqpbHUGypu0nIUOYKDxCyl%2BK8fR3gOgW8xwNxm2u3V%2BLVorRIhA%3D&aranan=&dokumanTuru=YARGITAYKARARI>, 26 Mart 2013).

⁸⁴ Y. 11. HD. E. 2005/13896, K. 2007/564; (...) *CMR hükümlerine tabi olan taşımalarda emtianın kaybı halinde taşıyıcının sorumlu olduğu tazminatın nasıl belirleneceği anılan sözleşmenin 23 ncü maddesinde belirlenmiştir. Buna göre, öncelikle emtianın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değeri tespit edilmesi gerekmektedir. Ancak, belirlenen bu değer, hiçbir şekilde taşınan emtianın brüt ağırlığının kilogram başına 8,33 hesap birimi*

değerinde sonradan meydana gelen değişiklikler, tazminatın hesaplanmasında dikkate alınmaz.

Eşyanın değeri, ticaret borsası fiyatına göre, borsa fiyatının bulunmaması durumunda piyasa fiyatına göre, her ikisinin de yokluğu hâlinde ise, aynı cins ve kalitedeki diğer eşyaların normal değerine göre belirlenir(CMR m.23/II⁸⁵).

Sorumlu olunacak tazminat miktarı, eksik brüt ağırlığın her bir kilogramı için 8,33 hesap birimini aşamaz(CMR m.23/III).

özel çekme hakkı (SDR) ile çarpımı sonu elde edecek miktarı aşamayacaktır. Hükme esas alınan bilirkişi raporunda taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hiç bir değerlendirme yapılmamış, taşınan emtianın fatura bedelinin yarısından sorumlu olacağı ifade edilmiştir. Bu durum karşısında, davacı taşıyıcının kaybettiği mallarla ilgili sorumluluğunun CMR 23 ncü maddesine göre tespit edilip, bu miktarın takas ve mahsubuna karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde hüküm kurulması da yanlış olmuştur (...) ((Çevrimiçi)<http://emsal.yargitay.gov.tr/VeriBankasiIstemciWeb/DokGosterMainServlet?dokumanId=R%2F02r9VUpV%2Br7QLvyVrjYmzl%2BKVr0sNK6Q%2F%2F%2F0Ia5pNW4sybe0H6hDB6eFEpAAOQc2p0hWBcXm2p%0A1slb%2FHoscC8hluHMAAsSwm%2BUPL E8Ks7prVVUul8hVcZrExmYH0sSWzq8z03vzROY%3D&dokumanTuru=YARGITAYKARARI&aranan=>, 28 Mart 2013).

⁸⁵ Yargıtay 11. HD., T. 17.04.2009, E. 2009/3101, K. 2009/4768; *Mahkemece, davalıların sorumlu oldukları mal bedelinin belirlenmesi için bilirkişi kurulundan rapor alınmış ise de, raporda Konvansiyonun 23. maddesi gereğince yükün taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki ticaret borsası fiyatına, böyle bir fiyat yoksa geçerli piyasa fiyatlarına göre hesaplama yapılması gerekirken, davalıların sorumluluklarının üst sınırı belirlenip, davacının talebinin üst sınırın altında kaldığı gerekçesiyle talebin aynen kabulü gerektiği yönünde görüş bildirilmiş ve mahkemece de bu rapora itibar edilerek karar verilmiş olduğundan davalı M... Nak. Tic. A.Ş.'nin ve kabul şekline göre de davalı İ... Sigorta A.Ş. vekilinin bu yöne ilişkin karar düzeltme itirazlarının kabulüyle zararın 23. maddeye uygun olarak belirlenmesi için aynı kuruldan ek rapor veya yeni bir bilirkişiden ikinci bir rapor alınmak üzere Dairemizin 2007/4266 E.-2008/12633 K. sayılı, 11.11.2008 tarihli bozma ilamında gösterilen sebeplerin yanı sıra bu nedenlerle de mahkeme kararının bozulması gerekmektedir.*

((Çevrimiçi)<http://emsal.yargitay.gov.tr/VeriBankasiIstemciWeb/DokGosterMainServlet?dokumanId=R%2F02r9VUpV%2Br7QLvyVrjYmzl%2BKVr0sNK6Q%2F%2F%2F0Ia5pNW4sybe0H6hDB6eFEpAAOQc2p0hWBcXm3g%0AYjTckuwKK5iyFgYMxfZpPCSRcgk%2FKK7aoTge9%2BCvrcJUUKDQz84sHV86tJlrnko%3D&dokumanTuru=YARGITAYKARARI&aranan=>, 18 Haziran 2013).

Uygulamada ekseriyetle gönderen ve gönderilenin üzerinde anlaşılıp, fatura ve sevk mektubunda belirttikleri değer, eşyanın piyasa değerinin tespitinde dikkate alınmaktaysa da, faturadaki değer piyasa değeriyle uygunluğu göz önünde bulundurulmalıdır⁸⁶.

Taşıyıcı, taşıma ücretini, gümrük resimlerini ve taşıma işiyle ilgili diğer giderleri, eşyanın tamamen zâyi olması hâlinde tamamen; kısmen zâyi olması hâlindeyse zıyaa uğrayan kısım ile orantılı olarak karşılar; bunlar haricinde başka tazminat ödenmez(CMR m.23/IV). Kısmî zıya durumunda, eşyanın zâyi olmayan kısmını gönderilene teslim eden taşıyıcı, taşıma ücreti talep etme hakkını kaybetmemektedir. CMR'deki bu düzenlemenin TTK'daki karşılığı m.883'tür. TTK m.883'te m.880 ile m.882'ye atıflar yapılmışken; CMR m.23/IV'te atıf yapılmamış, ödemeler “yükün tamamen kaybı” ve “yükün kısmen kaybı” olmak üzere iki durum için ayrı ayrı değerlendirilmiştir.

Taşınan eşyanın hasara uğraması nedeniyle sorumlu olan taşıyıcı, bu eşyanın, CMR m.23/I, II ve IV uyarınca tespit edilecek kıymetine göre hesaplanan değer kaybı bedelini öder(CMR m.25/I).

Teslimde gecikme varsa, eğer hak sahibi, zarar ve ziyanın bu sebeple meydana geldiğini ispat ederse taşıyıcı, taşıma ücretini aşmayacak miktarda tazminat öder(CMR m.23/V). Yani CMR, gecikme durumunda tazminatın hesaplanmasında, taşıma ücretini, ölçüt olarak kabul etmiştir.

CMR “madde 24 ve 26 gereğince malın değeri veya teslimde özel faiz beyan edilmiş ise daha yüksek tazminat istenebilir”(CMR m.23/VI) .

⁸⁶ Erdil, *a.g.e.*, s.283. ERDİL, bu hususa değinirken taşıma senedi ifadesini kullanmıştır. CMR'de sevk mektubu ifadesinin yer alması sebebiyle bu ifadeyi kullanmayı tercih ettik.

Zıya, hasar ya da teslimde gecikme durumunda, gönderen, belirlenecek ücretin ödenmesi karşılığında, sevk mektubuna kayıt düşerek, teslim süresi içinde ödenecek özel faizin miktarını belirler(CMR m.26/I).

“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”(CMR m.26/II).

Dâvacı dilerse kendisine ödenecek tazminat için yıllık %5 oranında faiz isteyebilir. Bu faiz, hak sahibinin, taşıyıcıya, kendisine faiz ödenmesi yönündeki talebini yazılı olarak iletmesi tarihinden itibaren; hak sahibinin talebi yoksa, dâvanın açıldığı tarihten itibaren işlemeye başlar(CMR m.27/I⁸⁷).

“Tazminatın hesaplanmasında asıl olan unsurlar ödemenin istendiği ülke parası ile ifade edilmediği zaman, söz konusu tazminatın o ülke parasına çevrilmesi, ödemenin yapılacağı gün ve yerde uygulanan kura göre saptanır”(CMR m.27/II).

CMR m.27'nin uygulanması esnasında m.41'in göz önünde bulundurulması durumunda varılacak sonuca göre, “yılda % 5 üzerinden hesap edilecek” faiz oranı kesindir ve hükmü ihlâl eden her türlü koşul hükümsüzdür. Şunu da belirtmek

⁸⁷ “HGK T. 14.4.1999, E. 1999/11-181, K. 1999/198; ...(*Mahkemece CMR'nin 27/I maddesi gereğince akdi faiz niteliğini kararın %5 oranı üzerinden temerrüt faizine hükmetmek gerekirken yazılı şekilde reeskont faizi uygulaması doğru görülmemiş, karar düzeltme itirazlarının bu bakımdan kabulü ile hükmün bozulması gerekmiştir...*) gerekçesiyle bozularak dosya yerine geri çevrilmekle yeniden yapılan yargılama sonunda; mahkemece önceki kararda direnilmiştir

...Özellikle sigorta poliçesinde kararlaştırılan meblağ TL olarak belirlendiği gibi istemin de TL olarak yapılmış bulunmasına göre, usul ve yasaya uygun bulunan direnme kararının onanması gerekmiştir.

11. HD T. 22.06.1999, E. 1999/695, K. 1999/5683; “...Dairemizin yerleşmiş uygulamasına göre de, CMR’de sözü edilen %5 temerrüt faizini ancak, tazminatın yabancı para üzerinden hüküm altına alındığı hallerde uygulanabileceği nazara alındığında...”(Abuzer Kendigelen, Alihan Aydın, *Taşıma Hukuku Mevzuatı: Bibliyografyalı, Notlu-İçtihatlı*, İstanbul, Beta Yayınları, 2001, s.153).

gerekir ki; AKINCI'nın da eserinde değindiği üzere, Fransız mahkemelerinin, %6 oranında faize hükmettiği kararları bulunmakla beraber, hükmedilen bu faiz oranı, CMR'nin 27. ve 41. maddelerine aykırılık teşkil etmektedir. Ülkemizde ise Yargıtay, yıllık enflasyonu göz önünde bulundurması sebebiyle, %5 oranında temerrüt faizinin, yabancı para ile hesaplanan alacaklar için uygulanacağı görüşündedir⁸⁸.

C. Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırları

Taşıyıcının sorumluluğu TTK m.882 ile sınırlandırılmıştır; yani, taşıyıcının sorumluluğu sınırsız sorumluluk değildir.

“Gönderinin tamamının zıyı veya hasarı hâlinde, 880 ve 881 inci maddeler uyarınca ödenecek tazminat, gönderinin net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkını karşılayan tutar ile sınırlıdır”(TTK m.882/I).

Taşıyıcı, taşınan eşyanın parçalarından bazılarının zıyı veya hasarı söz konusu olduğunda, eşya tamamen değerini kaybeder ise, eşyanın bütününün; bazı parçaları değerini kaybederse, değer kaybına uğrayan kısmının brüt ağırlığının kilogramı başına 8,33 Özel Çekme Hakkı kadar miktar ile sınırlı olmak üzere sorumludur(TTK m.882/II).

Taşıyıcı, kararlaştırılandan daha uzun bir sürede taşımayı gerçekleştirirse, doğacak olan sorumluluğu, taşıma ücretinin üç katını aşamaz(TTK m.882/III).

“Özel Çekme Hakkı, eşyanın taşıma amacıyla taşıyıcıya teslim edildiği tarihteki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasınca belirlenen değerine göre Türk Lirasına çevrilir”(TTK m.882/IV).

⁸⁸ Akıncı, *a.g.e.*, s.147-148. AKINCI, eserinde, Yargıtay'ın bu yöndeki görüşüne örnek olarak, Y. 11. HD., T. 22.6.1999, E. 695, K. 5683 sayılı kararını vermiştir(dn.263).

TTK m.884, taşıyıcının, taşınan eşyanın hasara uğraması, zıyaı ve teslimde gecikilmesi dışında başka sebeplerle zarara sebebiyet vermesi durumunda sorumluluğunun en yüksek sınırını düzenlemesi bakımından da önem taşımaktadır. Bu maddeye, “Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırları” başlığı altında değinmek mümkündür; çünkü sorumluluğun alt sınırının belirlenmesi kadar üst sınırının belirlenmesi de bir sınırlamadır.

Taşıyıcının, sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmemesi sebebiyle; zıya, hasar, teslimde gecikme ile eşya ya da kişi zararları kapsamı dışında da zarar meydana gelebilir. Bu durumda, taşıyıcı, eşyanın tamamen zâyi olması hâlinde ödemekle yükümlü olacağı miktarda tazminatın en fazla üç katından sorumlu olacaktır(TTK m.884). TTK m.884 kapsamı dışında kalan “eşya veya kişi zararları”, taşınan eşya dışındaki eşya ve kişilere gelen zararlardır(TTK m.884’ün madde gerekçesinden anlaşılacağı üzere).

TTK’nın söze konu olan maddesinin Konvansiyon’daki karşılığı m.23/III, V, VII ve m.25/II’dir.

Tazminat, “eksik brüt ağırlığın kilogramı başına 8.33 hesap birimini aşmayacaktır”⁸⁹ (CMR m.23/III).

Konvansiyon’un 23. maddesinin üçüncü fıkrasının istisnası m.24’te düzenlenmiştir. Bu düzenlemeye göre, gönderen, üzerinde anlaşılacak, belirli bir ücret karşılığında, sevk mektubunda, CMR m.23/III’te öngörülen, eksik brüt ağırlığın

⁸⁹ CMR m.23/III, EŞYALARIN KARAYOLUNDAN ULUSLARARASI NAKLİYATI İÇİN MUKAVELE SÖZLEŞMESİ (CMR)’NE AİT PROTOKOL (No. 94/6322, RG. 04.01.1995, 22161) m.2 ile yukarıdaki şekilde düzenlenmiştir. CMR m.23/III’ün bu Protokol’den önceki hâli ise şu şekildeydi: “Tazminat, noksan olan brüt ağırlığın beher kilogramı için 25 frangı geçemez. Frank bir gramın 10/31’ i ağırlığında safiyeti binde 900 olan altın franktır”. 23/VII., VIII. ve IX da aynı Protokol ile maddeye eklenmiştir.

kilogramı başına 8.33 hesap birimlik sınırı geçen bir değer beyan edebilir. Böyle bir durumda, gönderenin beyan ettiği değer CMR m.23/III'teki sınırın yerini alır(CMR m.24).

Beyan edilen değer, m.23/III'te belirtilen sınırın yerine geçebilmesi, anlaşmaya varılacak belirli bir ücret karşılığında mümkündür. Tarafların ücret üzerinde anlaşmaları, yeni bir değer belirlemeyi kabul etmeleri anlamına gelir. Kısacası, m.23/III'te belirlenen sınırı geçen bir değer belirlemenin, gönderici ile taşıyıcının anlaşmasına bağlı olduğunu söyleyebiliriz.

Teslimde gecikmenin varlığı durumunda, hak sahibinin, zarar ve ziyanın bu sebeple meydana geldiğini kanıtlaması durumunda, taşıyıcı, bu zarar ve ziyan için taşıma ücretini geçmeyecek miktarda tazminat öder⁹⁰(CMR m.23/V).

CMR m.23/VII uyarınca, CMR'de Uluslararası Para Fonu(IMF)'nce tarif edilen Özel Çekme Hakkı(SOR), hesap birimi olarak kullanılmaktadır. CMR m.23/III'te belirtilen ödeme tutarı, karar tarihi ya da tarafların uzlaşmaya vardıkları tarih itibariyle mahkemenin bulunduğu ülkenin para birimine dönüştürülür. IMF üyesi bir devletin, ulusal parasının değerini hesaplama işi, işlemlerin yapıldığı tarih itibariyle, IMF değerlendirme yöntemine göre, IMF tarafından hesaplanarak yapılacaktır. IMF üyesi olmayan bir devlet ise, ulusal parasının Özel Çekme Hakkını kendi yöntemiyle belirleyecektir(CMR m.23/VII).

⁹⁰ Y. HGK., T. 13.02.2008, E. 2008/11-52, K. 2008/119; (...)23/5. maddede, "Gecikme halinde hak sahibi zarar ve ziyanın bundan ileri geldiğini kanıtlarsa, taşıyıcı bu zarar ve ziyan için taşıma ücretini geçmemek üzere tazminat öder." hükmüne yer verilmiş; "İstem ve Davalar" başlıklı 30. maddenin 3. fıkrasında ise "Yük alıcının kullanımına verildiği tarihten sonraki 21 gün içinde durum yazılı olarak taşıyıcıya bildirilmemiş ise, teslimdeki gecikmeler için tazminat ödenmez." hükmü getirilmiştir(...)CMR Konvansiyonunun 3. maddesi uyarınca, taşıyıcı durumundaki davalı-karşı davacı, kendisinin alt taşıyıcısı olan davacı-karşı davalının taşımada vaki gecikmesinin doğuracağı sonuçlardan, gecikmeyi bizzat yapmış gibi sorumlu olacaktır. Somut olayda normal taşıma süresinin beş-yedi

Uluslararası taşımalarda, tazminat, eşyanın tamamen hasara uğraması durumunda, tam zıya halinde ödenmesi gereken miktarı; eşya kısmen hasara uğramışsa, kısmî zıya halinde ödenmesi gereken miktarı⁹¹ aşamaz(CMR m.25/II).

D. Sözleşme Dışı İstemler

Taşıyıcı aleyhine, taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğun yerine getirilmemesi nedeniyle dâva açılabileceği gibi; davanın sözleşme dışı sorumluluğun yerine getirilmemesi sebebiyle açılabilmesi de mümkündür.

gün civarında olması gerektiğinin dosya kapsamıyla sabit bulunması ve taşımanın 20 günde tamamlanmış olması karşısında, CMR Konvansiyonunun az yukarıda değinilen 19. maddesinin düzenlediği anlamda taşımada gecikme bulunduğunun kabulü gerekir. CMR Konvansiyonu madde 23/5 uyarınca, taşıyıcı durumundaki davalı-karşı davacının, bu gecikme nedeniyle dava dışı alıcıya karşı, taşıma ücretini geçmemek kaydıyla tazminat ödeme yükümlülüğü gündeme gelebilecek ve bir ödeme yaptığı takdirde, bunu alt taşıyıcısına rücu edebilecektir(...).

((Çevrimiçi)<http://emsal.yargitay.gov.tr/VeriBankasiIstemciWeb/DokGosterMainServlet?dokumanId=R%2F02r9VUpV%2Br7QLvyVrjYmzl%2BKVr0sNK6Q%2F%2F%2F0Ia5pNW4sybe0H6hDB6eFEpAAOQc2p0hWBcXm17%0AGkRRVKn14O%2BeSMjZIJQkGofP21E4la7ZboO15cukNA02rUWqKEahY8UD3DCvP68%3D&aranan=&dokumanTuru=YARGITAYKARARI>, 27 Mayıs 2013).

Y. 11. HD., T. 25.09.2007, E. 2006/8977, K. 2007/11784; (...)Mahkemece benimsenen bilirkişi raporu doğrultusunda CMR Sözleşmesinin 23/5. maddesi uyarınca yükün gecikmesi nedeniyle davacı taşıyıcının taşıma ücretini geçmemek üzere tazminattan sorumlu olduğu sonucuna varılmıştır(...).

((Çevrimiçi)<http://emsal.yargitay.gov.tr/VeriBankasiIstemciWeb/DokGosterMainServlet?dokumanId=R%2F02r9VUpV%2Br7QLvyVrjYmzl%2BKVr0sNK6Q%2F%2F%2F0Ia5pNW4sybe0H6hDB6eFEpAAOQc2p0hWBcXm0n%0AxbcZunFbhuem6C0h2td1IYG%2FHn0SAerAtEjcbGpWhHMGTHWt%2Fgw3UulrPu87So%3D&aranan=&dokumanTuru=YARGITAYKARARI>, 28 Mart 2013)

⁹¹ Y. 11. HD., 19.03.2001, E. 2001/4, K. 2001/2074; *Dava uluslararası karayolu ile taşıma sırasında verilen hasar bedelinin tazmini istemine ilişkindir. Davacı, taşımanın belirlenen sürede yapılmadığını, sürenin uzaması nedeniyle emtianın % 80 oranında hasarlandığını iddia ve ispat etmiştir. Zarar ve ziyan halinde istenebilecek tazminatın hesap yöntemi, Karayolu ile Milletlerarası Mal Nakliyatı Mukavelesi ile İlgili Anlaşmanın (CMR'nin) 25.maddesinde düzenlenmiştir. Davacının talebi, taşıma sırasında verilen hasar nedeniyle tazminat olduğuna göre, CMR'nin 25.maddesine göre bulunacak tazminat miktarına, ayrıca geç teslim nedeniyle CMR'nin 23/4-son maddesine göre, hükmedilecek navlunun ilavesi doğru görülmemiş, kararın davalı yararına bozulması gerekmiştir...* (Erdil, a. g. e., s.331).

Gönderen veya gönderilenin, zıya, hasar veya teslimde gecikme gerekçesiyle olan sözleşme dışı istemleri için de TTK'nın Dördüncü Kitabının İkinci Kısımında düzenlenen sorumluluktan kurtulma hâlleri ve sorumluluk sınırlamalarına ilişkin hükümler uygulanır(TTK m.885/I).

Sözleşme dışı istemler, gönderen, gönderilen ya da üçüncü kişiler tarafından taşıyıcıya yöneltilir. Üçüncü kişilerin, sözleşme dışı istemleri sürmeleri durumunda, taşıyıcının sorumluluktan kurtulma sebeplerini ve sorumluluğuna ilişkin sınırlamaları ileri sürebilmesi mümkün olmakla birlikte, bunun istisnaları, TTK m.885/II-(a) ve (b)'de düzenlenmiştir: Söz konusu istisnâî hallerden ilki; üçüncü kişinin taşımaya onay vermemiş olması ve taşıyıcının, gönderenin eşyayı gönderme hususunda yetkili olmadığını bilmesi veya bilmesi gerektiği durumlarıdır. İstisnalardan ikincisi ise, eşyanın, taşımak üzere teslim alınmasından evvel, üçüncü kişinin ya da bu üçüncü kişiden zilyetliği kazanmış olan kişinin onayı alınmadan elinden çıkmış olması hâlidir.

TTK m.885'in CMR'deki karşılığı m.28'dir. Buna göre, CMR hükümleri uyarınca gerçekleştirilen taşımadan kaynaklanan zıya, hasar veya gecikme, sözleşme dışı bir isteme yol açar ise, taşıyıcı, sorumluluğunu kaldıran, ödeyeceği tazminatı belirleyen, sınırlayan CMR düzenlemelerinden faydalanabilir⁹²(CMR m.28/I).

CMR m.3'te sözü geçen; yani, taşıyıcının çalıştırdığı veya taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı kişilerden birinden, zıya, hasar ya da teslimde gecikmeden kaynaklanan sözleşme dışı sorumluluğa ilişkin istemde bulunulursa, bu kişi de taşıyıcının sorumluluktan kurtulma sebeplerini,

⁹² CMR m.28/I'in İngilizce metninin ilgili kısmı şu şekildedir: "In cases where, under the law applicable, **loss**, damage or delay, arising out of carriage under this Convention..."

CMR m.28/II: "In cases where the extra-contractual liability for **loss**, damage or delay of one of the persons for whom the carrier is responsible..."

"Loss" kelimesinin, kayıp, zıya anlamına gelmesi sebebiyle Türkçe metindeki "... zarar, hasar veya gecikme..." ifadesinde yer alan "zarar" kelimesinin yerine "zıya" kelimesini kullanmayı tercih ettik.

sorumluluğunun sınırlarını ve sorumlu olduğu tazminatın kapsamını düzenleyen CMR hükümlerinden yararlanabilir⁹³(CMR m.28/II). Ulusal taşımalarda da aynı durumda, taşıyıcı yardımcısı, TTK'nın Dördüncü Kitabının İkinci Kısımında öngörülen sorumluluktan kurtulma sebeplerine ve sorumluluk sınırlamalarına dayanabilir(TTK m.887 c.1).

E. Sorumluluğu Sınırlama Hakkının Kaybı

Taşıyıcı, kasten veya pervasızca bir davranışla ve bu davranışın zarara sebebiyet verme ihtimalini göz önünde bulundurarak bir fiil ya da ihmal suretiyle zararın doğmasına neden olunmuşsa ve bu durumun ispat edilmesi durumunda, kendisi veya yardımcıları(TTK m.879), TTK'nın Dördüncü Kitabının İkinci Kısımında düzenlenen, sorumluluktan kurtulma ve sorumluluğun sınırlarına ilişkin hükümlerden faydalanamaz(TTK m.886).

Yargıtay'ın 11.HD.'nin T. 01.07.2003, E. 2003/1471, K. 2003/7182 sayılı kararında(Erdil, a.g.e., s.362), CMR m.28/I'in Resmî Gazetede bulunan Türkçe metninde yer alan çevirisi kullanılmıştır.

Türkçe çeviriden farklı olarak kullanılan, önemli olduğuna düşündüğümüz ifadeler çalışmamızın dipnotlarında gösterilmiş olup; amacımız, gerekli görüldüğü konularda hem İngilizce hem Türkçe metnin bir arada okunmasının, yapılacak yorumlara kolaylık sağlayabileceğini göstermektir.

⁹³ CMR m.28/II'nin İngilizce metni ile Türkçe çevirisi arasında bazı farklılıklar tespit etmemiz sebebiyle, CMR m.28/II'nin İngilizce metindeki karşılığına daha yakın bir hâlini sunduk. Bu nedenle dipnotta Türkçe metin ile İngilizce metindeki karşılıklarına doğrudan atıfta bulunmakta fayda görmekteyiz:

In cases where the extra-contractual liability for loss, damage or delay of one of the persons for whom the carrier is responsible under the terms of article 3 is in issue, such person may also avail himself of the provisions of this Convention which exclude the liability of the carrier or which fix or limit the compensation due.

Madde 23'de belirtilen koşullara göre taşımacının sorumlu olduğu kişilerden birinin zarar, hasar veya gecikmeden dolayı, mukavele dışı sorumluluğu söz konusu olduğu hallerde, bu kişi taşımacının sorumluluğunu kaldıran veya ödeyeceği tazminatı tesbit yahutta sınırlayan Sözleşme hükümlerinden yararlanabilir.

TTK m.887 de m.886'ya paralel bir düzenlemedir: Taşıyıcının yardımcılardan birine karşı, zıya, hasar veya gecikme nedeniyle sözleşme dışı sorumluluktan doğan istemler ileri sürülse bile, yardımcı, kasten veya pervasızca bir davranışla ve bu ihtimalini göz önünde bulundurarak zararın meydana gelmesini sağladıysa, yine sözü edilen hükümlerden yararlanamaz(TTK m.887).

Kast ve pervasızca davranış, sorumluluktan kurtulma sebeplerinden yararlanamama sonucu doğurması sebebiyle sorumluluğu ağırlaştırır.

İlgili maddelerde sözü edilen kast; taşıyıcının ya da yardımcılarının, davranışı veya ihmali, zarara sebebiyet vereceğini bilerek ve isteyerek gerçekleştirmeleri anlamına gelir. Türk Hukuku'nda kastın türleri vardır fakat 886. ve 887. maddede genel olarak "kast" kavramı kullanılmıştır.

Kastın çeşitlerine⁹⁴ kısaca değinmekte fayda görmekteyiz: İlk ayırım; "doğrudan kast-dolaylı kast" ayırımıdır. Fiil, istenilen sonucu vermişse "doğrudan kast"tan; gerçekleşmesi mümkün sonucu vermişse "dolaylı veya olası kast"tan söz edilir.

İkinci ayırım; "genel kast-özel kast" ayırımıdır. "Genel kast"ta fiilin gerçekleştirilmiş olması yeterli olup, gerçekleştirilmesindeki amaç önemli değildir. "Özel kast"ta ise fiilin gerçekleştirilmesindeki amaç önem taşır.

Üçüncü ayırım; "ani kast-tasarlama kastı-düşünce kastı"dır. "Ani kast"ta, ani bir karar ve ani bir fiil söz konusudur. "Tasarlama kastı"nda, fiilin gerçekleştirilmesi için bazı hazırlıkların yapılması yani fiilin ve bu sürecin tasarlanması gerekmektedir. "Düşünce kastı"nda ise karar ile fiil arasında düşünmeye yetecek zamanın geçmesi gerekmektedir.

⁹⁴ Kast çeşitlerine ilişkin açıklamalarda başvurulan kaynak: Nevzat Toroslu, *Ceza Hukuku Genel Kısım*, 12. Baskı, Ankara, Savaş Yayınları, 2008, s.187-191.

Dördüncü ayırım; “tehlike kastı-zarar kastı” ayırımıdır. Fiilin gerçekleştirilmesindeki amaç tehlike yaratmaksa “tehlike kastı”ndan; zarar vermekse “zarar kastı”ndan söz edilir.

Beşinci ayırım ise; “başlangıç kastı-hemzaman kastı-sonradan ortaya çıkan kast”tır. Yalnızca fiilin gerçekleştirildiği esnada kasten hareket edilmesi durumunda “başlangıç kastı”ndan söz edilir. Fiilin başlamasından sonuçlarını doğurmasına kadar kast niyetinin devam ettiği durumlarda “hemzaman kastı” vardır. Fiilin başlaması sırasında kastın bulunmadığı; fakat, sonucun meydana gelmesinden evvel kast niyetinin oluştuğu tür ise “sonradan ortaya çıkan kast”tır.

Kastın çeşitleri daha çok Ceza Hukuku’nda önem taşır. TTK m. 886. ve 887’de kullanılan “kast” kavramının, kastın tüm türlerini içerdiği fikrindeyiz.

“Pervasızca davranış” kavramına TTK m.886’nın gerekçesinde açıklık getirilmiştir: “Pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle hareket” bir bütün olarak düşünülerek, “kasta eşit kusur”la aynı anlamı taşıdığını söylemek mümkündür. CMR m.29/I’e göre, “Kasta eşit kusur”, “kasıt veya davaya bakan mahkemenin veya hakemin hukukuna göre kasta eşit olarak mütalâa edilebilecek kusur”u karşılayan bir ifadedir. Türk/İsviçre hukuklarında “ağır kusur”⁹⁵ kavramı olmasına rağmen, bu kavramın sınırı ve tanımı belirsizdir. “Ağır kusur daha çok kusura yakın bir şekilde anlamlandırılmaktadır”(TTK m.886’nın madde gerekçesi uyarınca).

Bir tanım yapmak gerekirse, kasten olmamakla birlikte TTK m.886 ve m.887 kapsamına giren taşıyıcının/yardımcıların, gerçekleştirdikleri takdirde zarara

⁹⁵ Örneğin; “Taşıyıcı, kendisine taşınmak üzere teslim edilen eşyayı başkasına satmış ise, bu eylemde ağır kusurlu sayılır”(Y. 11. HD. T. 24.1.1980, E.191, K.286. Gönen Eriş, *Açıklamalı-İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku*, Ankara, Seçkin Yayınevi, 1996, s.415).

sebebiyet verecekleri hususunun bilincinde olmalarına rağmen icra ettikleri davranışlara “pervasızca davranış”⁹⁶ adı verilir.

TTK m.886’nın Konvansiyon’daki karşılığı m.29’dur: Taşıyıcının kötü hareketi ya da dâvaya bakan mahkemenin kararı ile kasten kötü harekete eşdeğer olduğu kabul edilen kusuru, eşyanın hasara uğramasına sebep olduysa taşıyıcı, sorumluluktan kurtulma sebeplerini veya sorumluluğu sınırlayan ya da ispat yükünü karşı tarafa yükleyen bu madde hükümlerinden yararlanamaz(CMR m.29/I). Kasten kötü hareket ya da kusur taşıyıcının vekil veya çalışanları tarafından görevleri başındayken işlendiği durumda da yine aynı hüküm uygulanır. Buna ilâveten, böyle bir durumda söz konusu vekiller, çalışanlar ve diğer kişiler, kişisel sorumlulukları yönünden CMR m.29/I’de sözü edilen bu bölüm hükümlerinden yararlanamazlar⁹⁷(CMR m.29/II).

⁹⁶ Pervasızca davranışa eşdeğer dikkatsizce hareket kavramı da TSHK m.126’da kullanılmıştır. İlgili madde uyarınca, *Zararın, taşıyıcının veya adamlarının zarar vermek kastı ile veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket veya ihmâl sonucunda meydana geldiği ispat edildiği takdirde; bu Kanunda öngörülen sorumluluk sınırları uygulanmaz.*

TSHK m.126’da, kast ile dikkatsizce yapılan hareket kavramlarının ayrı tutulduğu görülmektedir. Buna ilâveten, “zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket” ifadesini “zararın doğması ihtimalini bilmelerine rağmen dikkatsizce” olarak yorumlamakta fayda görmekteyiz.

⁹⁷ Yargıtay’ın CMR m.29’a ilişkin 11. HD., T. 09.11.2006, E. 2005/9589, K. 2006/11435 kararını örnek olarak verebiliriz: (...) *1- Dava, uluslararası kara taşıması ile taşınan bilgisayar aksamının eksik teslim edilmesi nedeniyle teslim edilmeyen mal bedelinin rücuun tazmini istemine ilişkindir.*

Taşımanın yapılacağı güzergah dikkate alındığında, uyuşmazlığa "Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi" (CMR) hükümlerinin uygulanacağı tartışmasızdır. Davalılar, uluslararası taşıma nedeniyle teslim aldıkları bilgisayar emtiasını eksik teslim etmişlerdir. Bu durumda, davalıların sorumluluğunun sınırlarının belirlenmesinde CMR'nin 23 ve 29. maddesi hükümlerinin dikkate alınması gerekmektedir. CMR'nin 29. maddesi gereğince taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun hangi hallerde uygulanamayacağı gösterilmiş olup, taşıyıcının kendi kötü hareketinden veya isteyerek kötü harekete eşdeğer sayılan kusurundan meydana gelen hasar halinde, taşıyıcının sorumluluğunu sınırlayan veya ispat yükünü karşı tarafa yükleyen hükümlerin uygulanma olanağı kalmamaktadır.

CMR m.29'a tâbi bir olaya ilişkin olarak Y. 11. HD., T. 18.04.2005, E. 2004/7300, K. 2005/3742 kararına değinmekte fayda görmekteyiz: ...*Konvansiyonun 29'uncu madde hükmü koşullarının varlığı halinde taşımacının sorumluluğu sınırlı olmayıp, gerçek zararın tamamından sorumluluğu söz konusudur. Bu madde hükmünün değerlendirilmesi sonucunda sigortalının sınırsız sorumluluğa tabi olmadığına anlaşılması halinde, aynı Konvansiyonun malın eksik taşınması haline ilişkin 23'üncü, malın hasarlı taşınmasına ilişkin 25'inci madde hükmünde yazılı üst sınırın tespiti gerekecektir...*⁹⁸ .

GENÇTÜRK, eserinde, tartışmalı olan bir hususa yer vermiştir. Öyle ki; taşıyıcının, sorumluluğunu sınırlama hakkını kaybetmesinde, muhtemel zarar olasılığını fiilen bilmesi ile yeterli dikkat ve ihtimamı göstermesi hâlinde bu durumu öngörebilmesinin etkileri ile ilgili olarak farklı görüşler bulunmaktadır. Çoğunluğa göre; taşıyıcı, somut olayda zarar olasılığını fiilen bilmelidir. Bu konuda uygulama, ülkelerle göre farklılık göstermektedir. Örneğin; Fransız İstinaf Mahkemesi, basiretli bir taşıyıcının davranışını esas alırken; Belçika, Hollanda, İsviçre, Alman ve Amerikan mahkemeleri, taşıyıcının zarar olasılığını fiilen ve gerçekten bildiğinin ispatlanmasını esas alır ve bu yönde kararlar verir⁹⁹.

Somut olayda, davalılara taşınmak üzere teslim edilen bilgisayar aksamı eksik teslim edilmiş olup, davalı taşıyıcı K... Taş. Ltd. Şti., malların mahrecinde unutulduğunu savunmuş, ancak, unutilan malın dava konusu emtia olmadığı anlaşılmıştır. Davalılara teslim edilen emtianın alıcısına eksik ulaşmasına ilişkin davalı açıklamasının makul ve kabul edilebilir olup olmadığı üzerinde durulmaksızın, taşıyıcının sınırlı sorumluluğuna ilişkin yapılan hesaplama sonucu belirlenen miktar üzerinden karar verilmiştir.

O halde mahkemece, bilirkişilerden ek rapor alınmak suretiyle CMR'nin 29. Maddesinin somut uyuşmazlığa uygulama olanağı bulunup bulunmadığı üzerinde durularak sonucuna göre bir karar vermek gerekirken, eksik inceleme ve değerlendirme ile yazılı olduğu şekilde davalı K... Taş. Ltd. Şti. 'nin sınırlı sorumluluğuna karar verilmesi doğru görülmemiştir (...). ((Çevrimiçi) <http://emsal.yargitay.gov.tr/VeriBankasiIstemciWeb/DokGosterMainServlet?dokumanId=R%2F02r9VUpV%2Br7OLvyVriYmz!%2BKVrOsNK6Q%2F%2F%2F0Ia5pNW4sybe0H6hDB6eFEpAAOQc2p0hWBcXm31%0AhFRnZnb2Gzvi1PkIWZ9jYMWUDx1CRIVB1nPdMunCxfNogkmjSSzCoh6zKt%2F5dX8%3D&dokumanTuru=YARGITAYKARARI&aranan> = 4 Nisan 2013)

⁹⁸ Erdil, a.g.e., s.365, dn.444.

⁹⁹ Muharrem Gençtürk, “Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları Ve Türk Mahkemelerinin CMR’yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.XVI, No:4, Ekim 2012, Sayı 4, s.129.

Zararın meydana gelme ihtimalini fiilen bildiğini ispat etmenin oldukça güç olması sebebiyle, makul dikkat ve özeni sarf etmesi hâlinde zararın meydana gelme ihtimalini öngörebilecek durumda olmasına karşın, bu dikkat ve özeni göstermemesinin, taşıyıcının, sorumluluğunu sınırlayan hükümlerden yararlanma hakkını CMR m.29 uyarınca ortadan kaldırması gerektiğini düşünmekteyiz.

F. Gönderen veya Gönderilenin Bildirimi

Gönderenin/gönderilenin, taşıyıcıya karşı sahip olduğu hakları kullanabilmesi için Kanun'da/Konvansiyon'da belirtilen süreler içerisinde ve doğru bir biçimde bildirimde bulunması gerekmektedir. Bildirim yükümlülüğüne uyulmaması durumunda zıya, hasar ve gecikmeden doğan haklar kaybedilir.

Gönderen ya da gönderilen, taşıma sırasında zâyi olduğu veya hasara uğradığı açık olarak görülebilen eşyanın bu durumunu teslim anına kadar, yeterli açıklıkla belirtmek ve nitelendirmek suretiyle bildirimde bulunmazsa, eşyanın, taşıma sözleşmesine uygun şekilde teslim edildiği farz edilir(TTK m.889/I).

Eşyada, zıya veya hasar açıkça görünmüyorsa ve teslimatı takiben yedi gün içinde bildirimde bulunulmaması durumunda, TTK m.889/I'de olduğu gibi, eşyanın sözleşmeye uygun olarak teslim edildiği varsayılır(TTK m.889/II).

Açıkça görülen hasarlar, eşya gönderilene teslim edilirken, gönderilenin, eşyayı, basit bir şekilde, bizzat kontrol ettiğinde görebileceği hasarlardır. Açıkça görünmeyen hasarlar ise, eşyanın, gönderilene teslim edildiği anda basit bir kontrol ile anlaşılamayan hasarlardır. Akla gelebilecek bir soru, zıyam açıkça görülememesinin nasıl mümkün olduğu yönündedir. Örneğin, bazı eşyalar teferruatlı, küçük parçalardan oluşabilir ya da böyle parçalar içerebilir. Taşımanın eşyanın bu tür parçalarının eksik teslim edildiği durumlarda, zıyam açıkça görülemeyebileceği; az sayıda parçadan oluşan eşyanın bu parçalarının eksik teslim edildiği hâllerde ise zıyam açıkça görülebileceği düşüncesindeyiz.

Gecikme durumunda bildirim süresi ziya ve hasardan farklı olarak ayrı bir fıkıradaki düzenlenmiştir. Gecikme hâlinde bildirim yapacak olan kişi yalnızca gönderilendir. Gönderilenin, taşıyıcıya, teslim süresinin aşıldığını; yani, taşınan eşyanın tesliminde gecikme olduğunu, teslim tarihinden itibaren yirmibir gün içinde bildirmesi gerekmektedir; aksi takdirde, gecikmeden kaynaklanan hakları sona erer(TTK m.889/III).

En geç teslim ânına kadar yapılan bildirimler, yazılı şekil şartına tâbi tutulmayıp, zararın gerekli açıklıkla belirtilmesi ve nitelendirilmesi zorunlu ve yeterli görülmeyle beraber(TTK m.889/I c.2); teslimden sonra yapılan bildirim mutlak olarak yazılı olması gerekmektedir(TTK m.889/IV c.1); yani bu tür bildirimler için yazılı şekil şartı öngörülmüştür.

Bildirim, telekomünikasyon araçları yardımıyla yapılması da mümkündür(TTK m.889/IV c.2). Kimin bildirimde bulunanın kim olduğunun anlaşılması gerekmektedir; anlaşılıyor ise, imzanın varlığı aranmaz(TTK m.889/IV c.3). Süre şartına uyulmuş sayılmak için, bildirim, taşıyıcıya, zamanında gönderilmiş olması yeterlidir(TTK m.889/IV c.4).

Teslim sırasında yapılacak olan, ziya, hasar veya gecikmeye ilişkin bildirim, TTK m.889'a uygun olarak, eşyayı teslim edene yapılması yeterlidir(TTK m.889/V).

Bildirim başlığı altında CMR m.30'dan¹⁰⁰ da söz edilmelidir: Gönderilen, taşıyıcı ile beraber durumlarını kontrol etmeksizin veya ziya ve hasarın açıkça

¹⁰⁰ CMR m.30'da "ziya" yerine "ziyan" ifadesi kullanılmıştır. Örneğin; CMR m.30/I c.2 İngilizce metninde şu şekildedir: "In the case of loss or damage which is not apparent the reservations referred to shall be made in writing". Oysa aynı düzenleme, Türkçe çeviride şu şekildedir: "Açıkça gözükmeyen ziyan veya hasarlarda bildirme yazılı olarak yapılacaktır". "Loss", kayıp; hukuk terimleri karşılığı olarak "ziya" anlamında kullanılmıştır. Bu sebeple CMR m.30'dan bahsederken "ziyan" yerine "ziya" ifadesini kullandık.

görülmesi durumunda teslim sırasında ya da açıkça görülemiyor ise teslimattan itibaren 7 günlük süre zarfında(pazar günleri ve resmi tatiller hariç), taşıyıcıya bildirimde bulunmadan eşyayı teslim alırsa, bu durum, eşyanın sevk mektubunda belirtildiği şekilde alındığına prima facie(ilk görünüş) delili¹⁰¹ oluşturur(CMR m.30/I c.1). Açıkça görülmeyen zıya veya hasarlarda bildirim yazılı olarak yapılır(CMR m.30/I c.2). CMR m.30/I c.1, hukukî niteliği bakımından bir adi karinedir; diğer bir deyişle, aksinin ispatı mümkündür. Madde metninden de anlaşılacağı üzere, karine, kısmî zıya ve hasar durumları için geçerlidir. Tam zıyanın kapsam dışında kalma sebebi, bu durumun, teslim elverişliliği ortadan kaldırmasıdır.

Gönderilen ve taşıyıcı, eşyanın durumunu birlikte kontrol etmişlerse, yapılan kontrolün sonucuna uymayan kanıtlar, sadece, açıkça görülmeyen zıya ve hasarlar için ve gönderilen, kontrolden itibaren yedi gün içinde durumu taşıyıcıya yazılı olarak bildirdiği takdirde kabul edilebilir. Pazar ve resmi tatil günleri, yedi günlük sürenin hesabına katılmaz(CMR m.30/II).

Teslimde gecikme söz konusuysa ve bu durum, eşyanın, gönderilenin kullanması için kendisine teslim edildiği tarihten başlayarak yirmibir gün içinde, yazılı olarak taşıyıcıya bildirilmemiş ise, taşıyıcı, teslimdeki gecikmeler nedeniyle tazminat ödemekle sorumlu olmaz¹⁰²(CMR m.30/III).

¹⁰¹ Türkçe çeviride “kanıt oluşturur” ifadesi kullanılmıştır. Oysa, İngilizce metne göre “prima facie delili” oluşturur.

Prima facie evidence: “katî olmıyan karine”(Türk Hukuk Kurumu, *Türk Hukuk Lûgati*, 3. Baskı, Ankara, Başbakanlık Basımevi, 1991, s.532).

¹⁰² Yargıtay’ın CMR m.30/III ile ilgili olarak HGK. E. 2008/11-52, K. 2008/119 kararını örnek gösterebiliriz:(...) *Mahkemece, toplanan kanıtlar ve benimsenen bilirkişi raporu doğrultusunda, karşı dava yönünden olayda CMR hükümlerinin uygulanması gerektiği, karşı davacının iddiasının yüklerin geç taşınmasına ilişkin bulunduğu, ancak CMR’nin 30/3. maddesinde öngörülen şartın davalı tarafından yerine getirilmediği, yüklerin 24.11.1999 tarihinde teslim edildiği, dava dışı yükün alıcısının ihtirazi kaydının bulunmadığı, gerek dava dışı göndericinin karşı davacıya gönderdiği, gerekse karşı davacının karşı davalıya gönderdiği ihtarnamelerin anılan hükümde öngörülen hak düşürücü süre geçtikten sonra gönderilmesi nedeni ile karşı davacının tazminat isteme hakkının düştüğü gerekçesiyle, asıl davanın kısmen kabulüne, karşı davanın ise reddine karar verilmiştir (...)*Fransa'ya gönderilen malların alıcısına 20 gün gecikmeli olarak teslim edildiğini, bu gecikme nedeni

CMR'nin 30. maddesinin birinci fıkrasında, kısmî zıya ve hasarın varlığı durumunda bildirim için öngörülen süre ile üçüncü fıkrasında teslimde gecikme durumunda bildirim için öngörülen süre, aşılması durumunda doğacak sonuç bakımından birbirinden farklıdır. Birinci fıkradaki yedi günlük süre aşılar ise,

ile gönderici şirketin müvekkiline taşıma ücretini ödemediğini iddia etmiş, davacı-karşı davalı ise, karşı davaya konu taşımaya ilişkin olarak müvekkiline herhangi bir süre kısıtlaması getirilmediğini, taşımanın koşulların elverdiği en kısa süre içerisinde gerçekleştirildiğini, kaldı ki bu taşımanın tüm safhalarından karşı davacının haberdar edildiğini savunmuş olup, mahkemece, karşı davaya ilişkin olarak iddia ve savunmaların tartışılması, kararlaştırılmamış olsa bile mutad taşıma süresinin belirlenmesi, davalı-karşı davacının karşı davaya konu ettiği taşımaya ilişkin olarak geç taşıma iddiasının ve nedenlerinin araştırılması, iddianın sabit olması halinde geç taşıma nedeni ile üst taşıyıcı olan davalı-karşı davacının alt taşıyan olan davacı-karşı davalının kusuru nedeni ile bir zarara uğrayıp uğramadığı, dava dışı gönderene bu nedenle bir ödeme bulunup bulunmadığının gerektiğinde ilgili kayıtlar üzerinde bilirkişi incelemesi yaptırılmak suretiyle karar yerinde denetime elverişli bir şekilde araştırılıp, tartışılıp değerlendirilmesi ve sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken, işbu davada taraflar arasında uygulama yeri olmayan CMR'nin 30/3. maddesi hükmüne dayalı olarak, yerinde görülmeyen yazılı gerekçelerle karşı davanın reddine karar verilmesi doğru görülmemiştir...) gerekçesiyle bozularak dosya yerine geri çevrilmekle, yeniden yapılan yargılama sonunda, mahkemece önceki kararda direnilmiştir (...)Yerel mahkeme, (Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin yazı cevaplarında, taşıma sözleşmelerinin faks teatileriyle yapılmasının teamül olarak kabulü gerektiği, taşıma süresinin 5-7 gün olduğu bildirilmiştir. Davacı-karşı davalı A... şirketinin, faks yoluyla davalı-karşı davacı şirketle imzaladığı sözleşmede taşıma süresi yedi gün olarak belirlenmiştir. Bilirkişi raporunda, asıl dava bakımından davacının iddialarının muhtelif tarihli altı adet faturaya dayandığı, bunların açık fatura olduğu ve davalı defterlerine göre davacının davalıdan 8.678.179.550 TL alacaklı bulunduğu, keza, davacı defterlerine göre de, aynı miktarda alacağın mevcut olduğu belirtilmiştir. Bilirkişiler, karşı dava yönünden, olayda CMR hükümlerinin uygulanması gerektiğini, karşı davacının iddiasının yüklerin geç taşınmasına ilişkin olduğunu, ancak CMR'nin 30/3. maddesinde "Yük alıcısının kullanımına verildiği (teslim edildiği) tarihten sonra 21 gün içinde durumun yazılı olarak taşımacıya bildirilmemesi halinde, teslimdeki gecikmeler için tazminat ödenmez" hükmü bulunduğunu, bu ön şartın davalı tarafından yerine getirilmediğini, zira CMR hamule senetlerine göre yüklerin 24.11.1999 tarihinde teslim edildiğini, dava dışı yükün alıcısının herhangi bir ihtirazi kaydının bulunmadığını, yükün göndericisi K... A.Ş.'nin 22.09.1999 tarihli ihtarnamesi ile karşı davacıya durumun bildirildiğini, karşı davacının da 20.01.2000 tarihinde A... A.Ş./ye durumu bildirdiğini, her iki ihtarnamenin CMR'nin 30/3. maddesindeki hak düşürücü süre geçtikten sonra gönderilmesi nedeniyle karşı davacının tazminat talebinin düştüğünü bildirmişler; mahkememiz de bilirkişilerin bu tespitlerine katılarak, gerçekten CMR m. 30/3 uyarınca karşı davacının tazminat isteme taleplerinin düştüğü sonuç ve kanısına varmıştır. Takipten önce temerrüt gerçekleşmediği için işlemiş faiz talebi yerinde görülmemiştir) gerekçesiyle; asıl davanın kısmen kabulüne, itirazın kısmen iptaline, takibin 8.147.521.650 TL asıl alacağı takip tarihinden itibaren 4489 sayılı Kanun'un 1/2. maddesindeki faiz oranı uygulanmak suretiyle devamına, fazlaya ilişkin istemin reddine, hüküm altına alınan miktar üzerinden %40 oranında 3.259.008.260 TL icra inkar

eşyanın, sevk mektubunda belirtildiği şekilde teslim alındığı kabul edilir; fakat, bu durumun aksinin ispatı mümkündür. Ancak, üçüncü fıkradaki yirmibir günlük süre aşılır ise, taşıyıcı, teslimde gecikme nedeniyle tazminat ödeme yükümlülüğünden kurtulur.

CMR m.30'da öngörülen süreler hesaplanırken, hâlin icabına göre, teslim tarihi, kontrol tarihi ya da eşyanın gönderilene teslim tarihi dikkate alınmaz(CMR m.30/IV).

Taşıyıcı ve gönderilen, gerekli tetkik ve kontrollerin yapılması için birbirlerine uygun düştüğü ölçüde her türlü kolaylığı sağlayacaklardır(CMR m.30/V).

tazminatının tahsiline, karşı davanın reddine karar vermiş; Özel Daire, bu kararı, metni yukarıda bulunan ilamla bozmuş; yerel mahkeme gerekçesini tekrarlayıp genişleterek ve özellikle, CMR m. 30/3 uyarınca, yükün alıcının kullanımına verildiği tarihten itibaren 21 günlük süre içinde, alıcı Fransız şirketinin veya üst taşıyıcı olan davalı-karşı davacı şirketin, davacı-karşı davalıya herhangi bir ihbarda bulunmamış olması nedeniyle tazminat hakkının doğmadığını vurgulayarak, önceki kararında direnmiştir (...).Ne var ki; somut olayda, Fransa'daki dava dışı alıcının CMR Konvansiyonunun 30/3. maddesindeki hükme uygun olarak, 24.11.1999 teslim tarihinden itibaren 21 günlük süre içerisinde, gecikmeyi yazılı biçimde taşımacıya bildirdiğine ya da teslim sırasında bu yönde bir ihtirazi kayıt koyduğuna dair bir iddiada bulunulmamış, bu yönde herhangi bir delil de sunulmamıştır. Dava dışı göndericinin davalı-karşı davacıya keşide ettiği 27.12.1999 tarihli ihtarname ile, davalı-karşı davacının, davacı-karşı davalıya gönderdiği 20.01.2000 tarihli ihtarnameler de, CMR Konvansiyonunun 30/3. maddesi anlamında yazılı bildirim varlığını ortaya koyar nitelikte değildir.

Bu durumda; gerek gecikmeyi CMR Konvansiyonunun 30/3. maddesi hükmüne uygun olarak yazılı şekilde ve 21 günlük süre içerisinde taşımacıya (davalı-karşı davacıya) bildirmemiş olan dava dışı alıcının gecikmeyi gerekçe göstererek mal bedelinden kesinti yapması ve gerekse, dava dışı gönderenin kendisinden yapılan bu kesintiyi, davalı-karşı davacı durumundaki taşımacıya yansıtması, hukuka aykırıdır. Bu hukuka aykırılığın, davalı-karşı davacı tarafından dava dışı gönderene, gönderen tarafından da dava dışı alıcıya karşı ileri sürülebileceği açıktır. Davalı-karşı davacının, kendisine yansıtılan kesinti tutarıyla ilgili talebini, bu kesintinin haksızlığını gerekçe göstererek, kesintiyi yapan dava dışı gönderene yöneltmesi gerekirken, bu tutarın kendi alt taşıyıcısından tahsili istemiyle karşı dava açmasının herhangi bir hukukî dayanağı bulunmamaktadır. Bu durumda karşı davanın reddi gerekir (...).

((Çevrimiçi)<http://emsal.yargitay.gov.tr/VeriBankasiIstemciWeb/DokGosterMainServlet?dokumanId=R%2F02r9VUpV%2Br7QLvyVrjYmzl%2BKVr0sNK6Q%2F%2F%2F0Ia5pNW4sybe0H6hDB6eFEpAAOQc2p0hWBcXm17%0AGkRRVKn14O%2BeSMjZIJQkGofP21E4la7ZboO15cukNA02rUWqKEahY8UD3DCvP68%3D&aranan=&dokumanTuru=YARGITAYKARARI>, 5 Nisan 2013).

G. Görevli Mahkeme

“Görev”, dâvaya, mahkemeler teşkilâtı içinde yer alan hangi mahkemenin/mahkemelerin bakacağını ifade eder.

TTK m.4/I-(a) sebebiyle, tarafların tâcir olup olmadıklarına bakılmaksızın, Türk Ticaret Kanunu’nda yer alan konularla ilgili hukuk dâvaları “ticarî dâva”; çekişmesiz yargı işleri ise “ticarî nitelikte çekişmesiz yargı işi” olarak kabul edilir.

Asliye ticaret mahkemesi, dâva konusunun değerine veya tutarına bakılmaksızın ve aksine hüküm bulunmadıkça, tüm ticarî dâvalara ve ticarî nitelikteki çekişmesiz yargı işlerine bakmakla görevlidir(TTK m.5/I c.1). Dolayısıyla, zıya, hasar ve gecikme nedeniyle açılacak tazminat dâvalarında görevli olan mahkeme Asliye Ticaret Mahkemeleridir. Yargı çevresinde Asliye ticaret mahkemesi yok ise, Asliye hukuk mahkemesi davaya devam eder; görev kuralının uygulanılmamış olması nedeniyle görevsizlik kararı verilmez(TTK m.5/IV uyarınca).

H. Yetkili Mahkeme

“Yetki”, dâvaya, hangi yer mahkemesinin/mahkemelerinin bakacağını ifade eder.

TTK m.890, taşınan yükün zıya ya da hasara uğraması veya tesliminin gecikmesi durumunda açılacak tazminat dâvasında hangi mahkemelerin yetkili olacağını hükme bağlamıştır: TTK’nın Dördüncü Kitabının Birinci ve İkinci Kısım hükümlerine göre yapılması gereken taşımalarından kaynaklanan uyuşmazlıklarda, eşyanın teslim alındığı ya da teslimatın yapılacağı yer mahkemeleri de yetkilidir(TTK m.890/I).

Fiilî taşıyıcı aleyhine dâva açılacaksa, asıl taşıyıcının ikâmet ettiği yerdeki mahkeme de yetkilidir. Aynı şekilde, asıl taşıyıcı aleyhine açılacak dâvada da fiilî

taşıyıcının ikâmet ettiği yerdeki mahkemenin de yetkisi bulunmaktadır(TTK m.890/II).

Mahkemelerin yetkisi, HMK'da öngörülen hükümlere göre belirlenirken; ilgili diğer kanunlarda bulunan yetki kuralları da saklıdır(HMK m.5). Dolayısıyla, taşımadan doğan hukukî uyuşmazlıklarda, HMK'da¹⁰³ öngörülen yetkili mahkemeye ilişkin hükümlerin¹⁰⁴ uygulanacağı şüphesizdir. TTK m.890, HMK'da belirtilen yetkili mahkemelere ilâveten yetkili olan mahkemeleri hükme bağlamıştır. TTK m.890/II, fiilî taşıyıcıya karşı açılacak dâvalarda yetkili olan diğer mahkemeleri düzenlemiştir.

Dâvacının, dâvasını açması gereken yer mahkemesi kural olarak, “genel yetkili mahkeme”dir. Genel yetkili mahkemenin hangi yer mahkemesi olduğunu da genel yetki kuralı belirler: Dâvalının, dâvanın açıldığı tarihteki ikametgâhının bulunduğu yerdeki mahkeme, genel yetkili mahkemedir(HMK m.6/I). “Yerleşim yeri, 22/11/2001 tarihli ve 4721 sayılı Türk Medenî Kanunu hükümlerine göre belirlenir”(HMK m.6/II).

Özel yetki, genel yetki kuralına ilâveten kanunlarda öngörülen diğer yetki kurallarıdır. Kural olarak, özel yetki genel yetkiyi kaldıramaz. Bu sebeple, dâvacı, dâvasını genel yetkili mahkemelerde açabileceği gibi özel yetkili mahkemelerde de açabilir. Bunun tek istisnası kesin yetkidir. Madde gerekçesinden de anlaşılacağı üzere, TTK m.890 özel yetki kuralıdır.

Müteselsilen sorumlu olduğu kişilerle birlikte taşıyıcıya dava açılacağı zaman HMK m.7 uygulanabilir çünkü bu madde “dâvalının birden fazla olması hâlinde

¹⁰³ TTK m.890/I'in gerekçesinde “HUMK” denilmiştir fakat hâlihazırda yürürlükte olan yeni kanun HMK'dır.

¹⁰⁴ TTK m.890'ın gerekçesinde, yetkili mahkemeye ilişkin hükümlerin “HUMK m. 9 vd.”da hükme bağlanmış olduğu parantez içinde belirtilmiştir. HUMK m.9/I'in HMK'daki karşılığı m.6 ve m.9, HUMK m.9/II'nin HMK'daki karşılığı m.9, HUMK m.9/III'ün HMK'daki karşılığı ise m.7'dir.

yetki"ye ilişkindir. Şöyle ki; birden fazla kişinin dâvalı olduğu bir dâva, dâvalılardan birinin ikametgâh yerinde bulunan mahkemenin yetkili mahkeme olarak kabul edilmesi mümkündür; fakat, dâva sebebine göre kanunda, dâvalıların tamamı açısından ortak yetkili bir mahkeme olduğu takdirde, bu mahkeme açılacak olan dâvaya bakar(HMK m.7/I).

Dâvalı sayısı birden fazlaysa, dâvanın da dâvalılardan birini, ikametgâh yeri dışındaki bir mahkemeye getirmek amacıyla açıldığına dair kanıtlar ya da belirtilerin bulunması durumunda, mağdur durumda olan bu dâvalının itirazı ile mahkeme yetkisizlik kararı alarak mağdur dâvalı hakkındaki dâvayı ayırır(HMK m.7/II).

Bir yerde, geçici olarak ikâmet eden kişiler, orada bir uzun süre daha ikâmet edebilecek ise, bu kişilere karşı açılacak alacak veya taşınır mal dâvaları için, geçici olarak ikâmet ettikleri yerdeki mahkeme de yetkilidir(HMK m.8). "Bir yerde geçici olarak oturan kişiler"e Kanun örnekler vermiştir: "Memur, işçi, öğrenci, asker gibi"(HMK m.8).

HMK m.9, Türkiye'de yerleşim yeri bulunmayanlar için genel yetkili mahkemeyi hükme bağlamıştır: İkametgâhı Türkiye'de olmayan dâvalının ülkemizdeki mutad meskenin bulunduğu yer mahkemesi genel yetkiye sahiptir. Ancak, malvarlığı haklarına ilişkin dâva, dâvanın konusu olan malvarlığının bulunduğu yer mahkemesinde açılabilir; diğer özel yetki durumları saklıdır. Söz konusu madde, taşıma işlerinde, CMR m.31/I dolayısıyla da uygulanma alanı bulabilir.

Taşıyıcının, TTK hükümlerine göre karayoluyla eşya taşıyıcılığı yapabilmesi için taşıma sözleşmesine ihtiyacı vardır. Bu sebeple "sözleşmeden doğan dâvalarda yetki"ye de değinmek gerekmektedir: Sözleşmeden doğan dâvaların, sözleşmenin ifa edileceği yer mahkemesinde de açılması mümkündür(HMK m.10).

Tâcirler veya kamu tüzel kişileri, aralarında doğmuş ya da doğabilecek bir ihtilâf ile ilgili olarak, bir veya birden fazla mahkemeyi, bu yönde bir hüküm

içerecek şekilde akdedecekleri bir sözleşme ile yetkili kılabilirler(HMK m.17/I). Yani, yetki sözleşmesi, yalnızca tâcirler veya kamu tüzel kişilerinin yapabilecekleri bir sözleşmedir. Aksi kararlaştırılmadıkça dâva, tâcirler veya kamu tüzel kişilerinin yaptıkları sözleşmeyle yetkili kıldıkları mahkeme(ler)de açılır(HMK m.17/II).

“Tarafların üzerinde serbestçe tasarruf edemeyecekleri konular ile kesin yetki hâllerinde, yetki sözleşmesi yapılamaz”(HMK m.18/I). Yetki sözleşmesi, yazılı olarak yapılır. Sözleşmede, yetkili olarak kararlaştırılan mahkemelerin açıkça belirtilmiş olması gerekir. Buna ilâveten, uyuşmazlığın doğduğu hukukî ilişkinin belirli ya da belirlenebilir olması da zorunludur. Bir yetki sözleşmesinin geçerliliği için, saydığımız bu üç şartın da mevcudiyeti aranır(HMK m.18/II uyarınca).

TTK m.890’ın CMR’deki karşılığı m.31’dir: CMR kapsamındaki taşımalardan doğan uyuşmazlıklarda dâva, taraflar arasında kararlaştırılmış olan âkit taraf mahkemelerinde açılabilir. Buna ilâveten, dâvalının mutad olarak ikâmet ettiği, taşıma sözleşmesinin aktedildiği asıl iş yerinin ya da şubesinin veya acentesinin bulunduğu yerler ile taşıyıcının eşyayı aldığı veya teslim yeri olarak gösterilen yerlerde bulunan mahkemelerde de dâva açılması mümkünken; bunlar dışında başka yer mahkemelerinde dâva açılmaz(CMR m.31).

CMR m.31/I kapsamına giren bir dâva, yine aynı düzenleme ile yetkili kılınan bir mahkemede görülmekte ise ya da böyle bir mahkeme tarafından, ileri sürülen bir istekle ilgili olarak karara varılmış ise, aynı nedenlere dayanarak aynı taraflar arasında tekrar bir dâva açılması mümkün değildir(CMR m.31/II c.1).

Bu düzenleme derdestlikle ilgilidir. Derdest olan bir dâvanın yeniden açılmama sebebi hukuken menfaatin bulunmamasıdır. CMR m.31/II c.1 uyarınca verilen bir mahkeme kararı, maddenin lâfzından da anlaşılacağı üzere, kesin hüküm niteliğindedir. Bunun bir istisnası vardır: İlk dâvanın açıldığı ülkede yerine getirilemiyor ise, CMR m.31/I hükmü uygulanmaz(CMR m.31/II c.2).

Âkit ülkelerden birindeki bir mahkemenin, CMR uyarınca yapılan taşımadan doğan uyuşmazlık nedeniyle açılan bir dâvaya ilişkin verdiği karar, o ülkede uygulanabiliyorsa, diğer âkit ülkelerde de, ilgili ülkedeki formalitelerin tamamlanmasını takiben uygulanabilir olacaktır. Bu formaliteler sebebiyle aynı dâva tekrar görülemez(CMR m.31/III). Türk Hukuku'nda tenfize ilişkin hükümler MÖHUK'ta bulunmaktadır.

CMR m.31/III hükümler “mütenakız kararlara gıyaben verilen kararlara ve mahkeme emriyle yapılan ödemelere uygulanır. Fakat ara kararlarına veya istemi tamamen veya kısmen reddedilen davacıya ödemelere ilaveten yüklenen tazminatlara uygulanmaz”(CMR m.31/IV).

MÖHUK m.48/I uyarınca, “Türk mahkemesinde dava açan, davaya katılan veya icra takibinde bulunan yabancı gerçek ve tüzel kişiler(...) mahkemenin belirleyeceği teminatı göstermek zorundadır”. “Mahkeme, dava açanı, davaya katılanı veya icra takibi yapanı karşılıklılık esasına göre teminattan muaf tutar”(MÖHUK m.48/II).

CMR uyarınca taşımalardan doğan dâvalarda, âkit ülkelerden birinde ikamet eden veya işyerleri bulunan âkit ülke vatandaşları, giderlere karşılık teminat göstermekle yükümlü kılınmaz(CMR m.31/V).

MÖHUK ile CMR'yi bir arada yorumladığımızda şu sonuca varıyoruz: Türk mahkemesinde dâva açan, dâvaya katılan yabancı kişiler, mahkeme tarafından belirlenen teminatı MÖHUK m.48/I uyarınca göstermek zorundadırlar; ancak, bu kuralın istisnaları da bulunmaktadır. İstisnalardan ilki MÖHUK m.48/II'de hükme bağlanan “karşılıklılık” esasıdır. Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümleri saklı olduğundan(MÖHUK m.1/II) CMR hükümleri de saklıdır. Bu sebeple, âkit ülkelerden birinde ikamet eden veya işyerleri bulunan âkit ülke vatandaşları(CMR m.31/V) da söz konusu kuralın ikinci istisnasını oluşturmaktadır.

I. Zamanaşımı

Z a m a n a ş ı m ı süreleri, aşıldığı takdirde bir hakkın kazanılması, kaybedilmesi, ileri sürülebilmesi hakkının kaybı için öngörülen sürelerdir. Tanımdan da anlaşılacağı üzere, süre sonunda haklar kaybolmaktadır.

Belirtilmesi gereken husus, zamanaşımı süresinin sona ermesiyle kayba uğrayan hakların yer aldığı sözleşmenin geçerliliğini koruduğudur.

HMK m.142 uyarınca, tamamlanan ön inceleme duruşmasını takiben tahkikat öncesinde hak düşürücü süreler, zamanaşımı ile ilgili itirazlar ve def'iler hâkim tarafından incelenerek karara varılır. Dolayısıyla, zamanaşımı hakkındaki itiraz ve def'iler, taraflarca ileri sürülmelidir.

TTK'nın Dördüncü Kitap hükümlerine tâbi eşya taşımalarında, istem hakkı bir yılın sonunda zamanaşımına uğrar(TTK m.855/I). Bu bir yıllık süre, eşya taşımada, eşyanın gönderilene teslimi tarihinde başlar. Tam zıya hâlinde zamanaşımı süresi, eşyanın teslim edilmesi gereken tarihten itibaren işlemeye başlar(TTK m.855/II).

Rücu hakkına sahip olan kişi, uğradığı zararı ve rücu borçlusunu öğrendiği tarihten başlayarak üç ay içinde, zarar ile ilgili olarak bu kişiye bildirimde bulunur ise; bu konuya ilişkin mahkeme kararının kesinleştiği günden, kesinleşmiş bir mahkeme kararı mevcut değilse de, kendisinin, borcu ifa ettiği tarihten itibaren, rücu hakkının uğrayacağı zamanaşımı süresi işlemeye başlar(TTK m.855/III).

TTK m.855/IV'in, "Gönderen veya gönderilen, taşıyıcıya karşı olan haklarını, bir yıl içinde 18 inci maddenin üçüncü fıkrasına uygun şekilde istemiş olmaları şartıyla, def'i olarak her zaman ileri sürebilirler" ifadesi ile 18. maddeye yapılan atıfta sebebiyle, gönderen ve gönderilene de, tacirlerde olduğu gibi, ihtar konusunda

basiretli olma yükümlülüğü yüklediğini söyleyebiliriz. TTK m.18/III’te ihtarın, “noter aracılığıyla, taahhütlü mektupla, telgrafla veya güvenli elektronik imza kullanılarak kayıtlı elektronik posta sistemi ile” yapılacağından söz edilmektedir.

Taşıyıcı, kasten veya pervasızca davranışıyla ve zararın meydana gelme olasılığının farkında olarak gerçekleştirdiği bir fiili veya ihmali ile; eşyanın zıyaa, hasara uğramasına veya teslimde gecikmeye sebep olmuşsa, sorumluluğu artık bir yılda değil; üç yılda zamanaşımına uğrar(TTK m.855/V).

TTK m.855/VI, 13.10.1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’ndaki zamanaşımına ilişkin hükümleri saklı tutmuştur. Karayolları Trafik Kanunu m. 109/I uyarınca, motorlu araç ile yapılan kazalar neticesinde meydana gelen maddî zararlarla ilgili olarak zarar görenin tazmine ilişkin talep hakkının zamanaşımı süresi, zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren iki yıl ve herhalde, kaza gününden itibaren on yıldır.

Maddî tazminat talebi ile açılan dâvada, zarar, ceza gerektiren bir fiilden kaynaklanmışsa ve Türk Ceza Kanunu bu fiil için daha uzun bir zamanaşımı süresi öngörmüşse, bu süre geçerli olacaktır(Karayolları Trafik Kanunu m. 109/II).

Zamanaşımı, taşıyıcıya karşı kesilirse, sigortacıya karşı da kesilmiş olur. Bunun tersi de mümkündür(Karayolları Trafik Kanunu m. 109/III)

Motorlu araçla yapılan kazalarda, tazminat ödeme yükümlülüğü doğan kişilerin birbirlerine karşı sahip oldukları rücu haklarının uğrayacağı zamanaşımı süresi, kendi yükümlülüklerini tam olarak yerine getirdikleri ve rücu edecekleri kişiyi öğrendikleri tarihten itibaren iki yıldır(Karayolları Trafik Kanunu m. 109/IV). Bunlar dışında kalan hususlarda, genel hükümler uygulanma alanı bulur(Karayolları Trafik Kanunu m. 109/V).

TTK “m. 855/I’in lafzına bağlı kalındığı takdirde, tazminat alacakları dışındaki talep haklarından genel borçlar hukuku esasları geçerli olacaktır (TBK m. 146’daki **10 yıllık** zamanaşımı süresi uygulanacaktır)”¹⁰⁵.

CMR’de zamanaşımına ilişkin üzerinde durulması gereken ilk madde 39/IV’dır: Taşıyıcıların birbirlerine karşı açtıkları dâvalarda CMR m. 32 uygulanma alanı bulur. Bu dâvalarda zamanaşımı süresi, mahkemenin, CMR’ye göre ödenecek tazminat miktarını son olarak belirlediği kararın tarihinden; böyle bir karar olmadığı takdirde ise, ödeme tarihinden itibaren başlar.

Zamanaşımına ilişkin bir diğer madde ise, m.39/IV’te de sözü edilen 32.maddedir¹⁰⁶: CMR kapsamındaki taşımalarından doğan dâvalar bir yıl içinde

¹⁰⁵ Vural Seven, “Taşıma Hukuku” ... (Çevrimiçi)
<http://www.taa.gov.tr/dosya/belge/ttkguncelsunumlari/vuralseven/yr-doc-vural-seven-tasima-hukuku.pdf> , s.24, 26 Nisan 2013.

¹⁰⁶ CMR’nin Türkçe çevirisinde “bilerek kötü hareket” ifadesi kullanılırken; İngilizce metinde “willful misconduct” ifadesi kullanılmıştır. Biz “kasıtlı kötü davranış” ifadesini kullanmayı tercih ettik.

CMR m.32/I-(b)’nin Türkçe çevirisinde, İngilizce metinde “time-limit” olarak kullanılan ifadenin tam karşılığı olan “zaman limiti” ifadesi kullanılmıştır. Zaman limitinin, TTK m.855/II c.2’de kullanıldığı gibi “eşyanın teslim edilmesi gereken tarih”e karşılık geldiğini düşünmekteyiz. Dolayısıyla açıklamamızda bu ifadeye yer verdik.

CMR m.32/III’ün Türkçe çevirisinde yer alan “zaman limiti” ifadesinin yerine “zamanaşımı süresi” ifadesini kullanmayı tercih ettik.

CMR m.32/IV’ün Türkçe çevirisinde, “karşı istek veya vereceğini alacağına sayışma” ifadesi kullanılırken İngilizce metinde “counter-claim or set-off” ifadesi kullanılmaktadır. Counter-claim: Karşı iddia, karşı dava Set-off: Mahsup, takas olarak dilimize çevrilebilmektedir. Biz, “karşı dava veya mahsup” ifadesini kullanmayı tercih ettik.

CMR m.32 düzenlemesinden söz ederken CMR’nin Türkçe çevirisinde yer alan bazı terimleri değiştirme ihtiyacı duyduk. Bu sebeple 32.maddenin terimleri değiştirilmemiş hâlini dipnotta sunmakta fayda gördük: *1. Bu Sözleşme gereğince yapılan taşımalarından 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’ncı günde,*
- c) *Bütün diğer durumlarda, taşıma mukavelesinin aktedildiği tarihten sonraki üç aylık dönemin sonunda. Limit döneminin işlemeye başladığı gün bu döneme dahil edilmeyecektir.*

açılmalıdır. Kasten kötü hareket niteliği taşıyan ya da mahkeme tarafından bu nitelikte olduğuna kanaat getirilen kusurların varlığı hâlinde ise, dâvaların üç yıl içinde açılması gerekmektedir. Zamanaşımı süresi, kısmî zıya, hasar veya teslimde gecikme olduğu durumlarda, teslim tarihinden itibaren işlemeye başlar(CMR m.32/I-a). Bu süre, tam zıya hâlinde, eşyanın teslim edilmesi gereken taraflarca kararlaştırılan tarihin bitiminden itibaren geçen otuz günlük sürenin ardından; eşyanın teslim edilmesi gereken tarihin kararlaştırılmadığı durumlarda, taşıyıcı tarafından teslim alınmasını izleyen altmış günün bitiminde(CMR m.32/I-b); bütün diğer durumlarda ise taşıma sözleşmesinin yapıldığı tarihten sonraki üç aylık zaman diliminin sonunda(CMR m.32/I-c) işlemeye başlar. Zamanaşımının hesaplanmasında, başlangıç günü, dikkate alınmaz(CMR m.32/I uyarınca).

Yazılı olarak yapılacak bir talep, taşıyıcı tarafından, yazılı bildiri ile reddedilene ve ilgili belgeler iade edilene kadar, zamanaşımını durdurur. Talebin bir kısmı kabul edilirse, süre, anlaşmazlık konusu olan istem için işlemeye devam eder. İstem sonrasında gerçekleşen aşamaların ispatı, bunları dayanak gösteren tarafın yükümlülüğündedir. Konusu aynı olan başka talepler bu süreyi etkilemez(CMR m.32/II).

CMR m.32/II hükmü saklı kalmak kaydıyla sürenin uzatılması ile ilgili olarak, dâvaya bakan mahkeme kararı uygulanır. Bu karar aynı zamanda yeniden dâva açma haklarına da uygulanır(CMR m.32/III)

2. Yazılı bir istem, taşımacı bunu yazılı bildiri ile geri çevirip, ona ilişik 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, istemin 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.

Zamanaşımına uğrayan dâva açma hakkı, karşı dava veya mahsup yoluyla kullanılmaz(CMR m.32/IV)¹⁰⁷.

Türk Hukuku'nun uygulanacağı durumlarda zamanaşımının durması TBK'da hükme bağlanmıştır. TBK'ya göre, alacak, Türk mahkemelerinde ileri sürülemedikçe(TBK m.153/VI); "alacaklı ve borçlu sıfatının aynı kişide birleşmesinde, birleşmenin ileride geçmişe etkili olarak ortadan kalkması durumunda, bu durumun ortaya çıkmasına kadar geçecek sürece"(TBK m.153/VII) zamanaşımı işlemeye başlamaz, başladıysa da durur(TBK m.153 uyarınca).

"Zamanaşımını durduran sebeplerin ortadan kalktığı günün bitiminde zamanaşımı işlemeye başlar veya durmadan önce başlamış olan işlemini sürdürür"(TBK m.153 uyarınca).

Borçlunun, borcunun varlığını kabul ettiği, özellikle de faiz ödediği, kısmen ifada bulunduğu, rehin verdiği veya kefil gösterdiği(TBK m.154/I); alacaklının, dâva veya def'i yoluyla mahkemeye veya hakeme başvurduğu, icra takibinde bulunduğu ya da iflâs masasına başvurduğu(TBK m.154/II) hâllerde zamanaşımı kesilir(TBK m.154).

II. TAHKİM

Bir uyuşmazlığın hakemler tarafından çözülmesine tahkim denir. Tahkim yoluna başvurulması zorunlu olabileceği gibi isteğe bağlı da olabilir. Taraflar,

¹⁰⁷ Yargıtay'ın CMR m.32 ile ilgili pek çok kararı bulunmaktadır. Örneğin; Y. 11. HD., T. 21.10.2002,E.2002/4923,K.2002/9359

(<http://www.kararevi.com/karars/96148#.UmnOn2BrPMw>).

CMR m.32/IV'nin resmî Türkçe çevirisi şu şekildedir: "Zaman aşımı ile düşen dava açma hakkı, karşıt istek veya vereceğini alacağına sayışma yoluyla kullanılmaz".

üzerinde serbestçe tasarruf edebilecekleri hususlarda isteğe bağı tahkim yoluna başvurabilirler.

Karayoluyla yapılan uluslararası eşya taşımalarında, taşıma sözleşmesine, bir uyuşmazlıkla karşılaşıldığında tahkim yoluna başvurulacağına ilişkin bir hüküm konulabilir; ancak, tahkim şartı, hakemlerin CMR hükümlerini uygulayacağına ilişkin kayıt içermelidir(CMR m.33¹⁰⁸). Tahkime ilişkin, 33. madde düzenlemesinden anlaşılacağı üzere, CMR açısından tahkim isteğe bağlıdır. Bu yönde bir hüküm TTK'da bulunmamaktadır.

¹⁰⁸ CMR m.33'ün Türkçe çevirisinde tahkim şartından söz edilirken, "mahkeme heyeti" ve "hâkimler heyeti" ifadeleri kullanılmıştır.

III.BÖLÜM

KARAYOLU İLE YAPILAN TAŞINMA EŞYASI TAŞIMASINDA TAŞIYICININ YÜKÜMLÜLÜKLERİ, SORUMLULUKTAN KURTULMA SEBEPLERİ VE SORUMLULUĞUN SINIRLARI

“Bir evden, bürodan veya benzeri bir yerden alınıp benzeri bir yere taşınan eşya “taşınma eşyası”dır”(TTK m.894 c.1). “Sanayi tesislerinin ve ticarî mobilyanın taşınması, taşınma eşyası taşınmasına değil, genel eşya taşınmasına girer”(TTK m.894 madde gerekçesi). TTK m.894’ün gerekçesinde belirtildiği üzere, “taşınma eşyası için özel hükümler öngörülmesi, bu tür eşyanın özel bir özeni, uzmanlığı, paketlemeyi ve paketleri açmayı, bazen de sökme ve yeniden kurmayı gerektirmesidir”.

TTK’nın Dördüncü Kitabının Üçüncü Kısımda yer alan hükümlerde ya da uygulanması gereken milletlerarası sözleşmelerde aksine düzenleme bulunmaması şartıyla, konusu taşınma eşyası olan taşıma sözleşmesine, TTK’nın Dördüncü Kitabın Birinci ve İkinci Kısım hükümleri uygulanır(TTK m.894 c.2).

TTK m.894’ün gerekçesinde, “CMR, taşınma eşyasına uygulanmaz(CMR m. 1, 4, c)” cümlesi yer almaktadır; ancak atıf yapılan maddenin çevirisine göre “ev eşyası” taşımalarında CMR hükümleri uygulanmaz(CMR m.1/IV-c). Taşınma eşyası kapsamına yalnızca ev eşyaları girmez. Bu sebeple, ev eşyası dışındaki eşyaların taşınma eşyası olarak taşındığı uluslararası karayolu taşımalarına Konvansiyon hükümlerinin uygulanabileceğini düşüncesindeyiz. Yine de bu iki düzenleme uygulamada karışıklığa yol açabilecektir.

I. TAŞIYICININ YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Taşınma eşyası taşımalarında, mobilyaların sökülmesi, kurulması, taşınma eşyasının yüklenip boşaltılması taşıyıcının yükümlülüğü kapsamındadır(TTK m.895/I)¹⁰⁹; fakat unutulmamalıdır ki, taşımaya konu olan eşya taşınma eşyası olmasaydı TTK m.863/I'e göre, sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticarî teamülden aksi anlaşılmadığı takdirde, eşyanın yüklenip boşaltılması gönderenin yükümlülüğünde olurdu.

TTK m.895 ve m.896, sıradan bir gönderenin değil; aynı zamanda tüketici sıfatına sahip olan bir gönderenin varlığı durumunu ele almaktadır. Türk Hukuku'nda tüketici korunmaktadır. Bu amaçla pek çok düzenleme yapılmıştır. Nitekim, TTK'nın ilgili maddeleriyle de gönderenin aynı zamanda tüketici olduğu bir taşıma işine ilişkin olarak, gönderenin yükümlülükleri azaltılırken; taşıyıcıya yeni yükümlülükler yüklenmiştir

Gönderen aynı zamanda TTK m.864/V'te yapılan tanım kapsamında tüketici sıfatını haiz ise, bir başka deyişle, sözleşmede ticarî ya da meslekî amaç gütmeyen bir kişi ise; taşıyıcı, taşınma eşyasının ambalajlanması, işaretlenmesi gibi taşımaya ilişkin diğer işlerin yerine getirilmesiyle de yükümlü olur(TTK m.895/II).

Bir başka deyişle, TTK'nın Dördüncü Kitabının Üçüncü Kısımında, taşıyıcıya, Birinci ve İkinci Kısımda yer almayan yeni yükümlülükler yüklenmiştir. Bunlar; mobilyaların sökülmesi, kurulması ve taşınma eşyasının yüklenip boşaltılmasıdır. Bunun yanı sıra, gönderen, aynı zamanda tüketici ise, taşınma eşyalarını ambalajlamak, bu eşyalara işaretler koymak ve taşıma işinin yerine

¹⁰⁹ Y. 11. HD., T. 17.6.1996, E. 4002, K. 4432; “ ‘Evden eve taşıma’ olarak adlandırılan taşımada, ev eşyalarının bir evden diğer eve taşınması ve ev eşyalarının toplanması, ambalajlanması ve taşıtanın talimatı ile montajının dahi yapılmasıdır”(Eriş, *a.g.e.*, s.395).

getirilmesi için gereken diğer işleri yapmak da taşıyıcının yükümlülüklerindedir. Taşınma eşyası tehlikeli eşya ve gönderen de tüketici ise, taşıyıcı yalnızca eşyadan kaynaklanacak tehlike ile ilgili genel olarak bilgilendirilir. Bu husus, eşya taşımalarına ilişkin TTK m.861 hükmünden farklıdır. Bilgilendirmede şekil serbestisi vardır. Taşıyıcı, göndereni, tehlikeli eşyanın sebep olabileceği tehlike ile ilgili olarak kendisine genel bir bilgi verme yükümlülüğü ile ilgili olarak uyarır(TTK m.896/II). Taşıyıcı, eşanlı olarak tüketici olan gönderene, uyulması zorunlu gümrük kuralları ve yönetimle ilgili diğer düzenlemelere ilişkin bilgiler verir; fakat, gönderenin, tasarrufuna sunulan bilgi ve belgelerin doğruluğunu ve eksiksizliğini kontrol etmek, taşıyıcının yükümlülükleri arasında yer almaz(TTK m.896/III).

“Eşya taşıma” ile “taşınma eşyası taşıma” birbirinden oldukça farklıdır. Eşya taşımada, taşınmak niyeti yoktur; eşya, gönderenin zilyetliğinden gönderilenin zilyetliğine geçer. Maksat, eşyayı, taşıyıcı aracılığıyla gönderilen tarafa teslim etmektir. Ancak, “taşınma eşyası taşıma”da amaç, eşyanın bulunduğu mekânı değiştirmektedir. Eşya taşıma, özel bilgi ve beceri gerektirmez. Taşınma eşyası taşıma ise özel bilgi ve beceri gerektirir; çünkü, çoğu zaman eşyanın bir yerden başka bir yere taşınması yeterli olmaz. Taşınmak üzere araca yüklenen eşyalar, taşıma kolaylığı sebebiyle sökülür ve taşınmak istenilen yere götürüldüğünde yeniden kurulur. Taşınma eşyaları, tâcir olmayanlara ve tâcir olanların da ticarî işletmelerinin dışında kalan; yani, ticarî olmayan alanlarına aittir(TTK m. 896/I'nın madde gerekçesi uyarınca). Bu hususları göz önünde bulundurduğumuzda, taşınma eşyası taşımaları ile eşya taşımalarının bazı farklı hükümlere tâbi olmaları doğaldır.

II. TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTULMA SEBEPLERİ

Taşıyıcı, taşınma eşyası taşımalarında da bazı hâllerde sorumluluktan kurtulur. Nitekim, TTK'nın 898. maddesi uyarınca, 878'inci maddesinde sayılanlardan farklı olarak,

a) Taşıyıcı, değerli maden, taş, mücevher, posta pulu, madenî para, belge veya kıymetli evrak taşıyorsa,

- b) Gönderen tarafından yapılan paketlenme veya etiketlenme yetersizse,
- c) Taşınan eşya gönderen tarafından işleme tabi tutulmuş, yüklenmiş veya boşaltılmışsa,
- d) Taşıyıcı tarafından ambalajlanmamış olan eşya taşınmışsa,
- e) Taşıyıcının, muhtemel hasar tehlikesine karşı göndereni önceden uyarılmış olmasına rağmen, gönderenin ısrarıyla, büyüklüğü ve ağırlığı itibarıyla yükleme ve boşaltma yerindeki şartlara uygun olmayan eşya yüklenmiş veya boşaltılmışsa,
- f) Canlı hayvan veya bitki taşınmışsa,
- g) Eşya doğal veya ayıplı yapısı dolayısıyla, özellikle kırılma, işlev bozukluğu, paslanma, bozulma veya sızma gibi sebeplerle kolaylıkla zarar görebilecek nitelikteyse ve zıya ya da hasar, bu nedenlerden dolayı doğmuşsa, taşıyıcı, sorumluluktan kurtulabilecektir.

TTK m.898/I-(b), (c) ve (g), TTK m.878/I'e paralel sorumluluktan kurtulma sebepleridir. TTK m.898/I-(f) de sözü edilen "canlı hayvan" taşınması da TTK m.878/I'de düzenlenmiştir; fakat, "bitki" taşınması, taşınma eşyası taşımalarında taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran bir sebeptir.

TTK m.898/I-(e), taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran bir hâl düzenlemekle birlikte bir şart ve dolayısıyla bir yükümlülük de öngörmüştür. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için, taşınacak eşyanın şartlara uygun olmayan niteliği nedeniyle hasara sebebiyet vermesinin muhtemel olduğunu, gönderene önceden bildirmesi gerekmektedir.

TTK m.898/I-(a)'da, "değerli maden, taş, mücevher, posta pulu, madenî para, belge veya kıymetli evrak" taşınması, eğer sorumluluktan kurtulma sebebi olarak düzenlenmemiş olsaydı taşıyıcının sorumluluğu oldukça ağır olurdu. Bu sebeple sözünü ettiğimiz düzenleme, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran bir sebep olarak sayılmakla, taşıyıcının sorumluluğunu büyük ölçüde hafifletmiş olmuştur.

Taşıyıcının, hâlin icabına göre üzerine düşen tüm önlemleri almış ve talimatlara uymuş olması koşuluyla(TTK m.898/III), sayılan sorumluluktan kurtulma

hâllerinin birinin bile mevcut olması durumunda, meydana gelen zararın, bu tehlikelerden kaynaklandığı varsayılır(TTK m.898/II). Bu varsayım taşıyıcının sorumsuzluğuna karine oluşturur; aksini ispat etmek mümkün olup, gönderene düşer(TTK m.898/II'nin madde gerekçesi uyarınca).

TTK'nın 900. maddesi sebebiyle, taşıyıcıya, taşınan eşyanın zıyaından ve hasarından doğan istem hakları ile ilgili olarak bildirimde bulunulması gerekmektedir. TTK m.900, TTK m.889/I,II'den farklı bir düzenleme getirmiştir. Şöyle ki; eşyanın zâyi olduğu ya da hasara uğradığı kolaylıkla anlaşılıyorsa, teslimattan itibaren üçüncü iş gününün sonuna kadar; kolaylıkla anlaşılıyorsa teslimattan itibaren ondördüncü günün bitiminden evvel bildirimde bulunulmalıdır; aksi takdirde, istem hakları sona ermiş olur.

Maddenin lâfzı ve TTK m.894 c.2 sebebiyle, taşınma eşyası taşımalarından doğan istem hakkının ileri sürülebilmesi için yapılması gereken bildirim hususunda, TTK m.889'un ilk iki fıkrası yerine, TTK m.900 uygulanacaktır. TTK m.889'un¹¹⁰ son iki fıkrası yerine geçecek bir düzenleme, TTK'nın Dördüncü Kitabının Üçüncü Kısmında bulunmadığı için, bu fıkraların da TTK m.894 c.2 gereğince uygulanmaya devam edileceği görüşünderiz.

¹¹⁰ TTK m.889 uyarınca, (1) Eşyanın zıyaı veya hasara uğramış olduğu açıkça görülüyorsa, gönderen veya gönderilen en geç teslim anına kadar zıyaı veya hasarı bildirmezlerse, eşyanın sözleşmeye uygun olarak teslim edildiği varsayılır. Bildirimde, zararın gerekli açıklıkla belirtilmesi ve nitelendirilmesi şarttır.

(2) Birinci fıkradaki karine, zıya veya hasarın açıkça görünmemesi ve eşyanın tesliminden sonra yedi gün içinde bildirilmemesi hâlinde de geçerlidir”.

(3) Gönderilen, taşıyıcıya, teslim süresinin aşıldığını, teslimden itibaren yirmibir gün içinde bildirmezse, gecikmeden kaynaklanan hakları sona erer.

(4) Teslimden sonra yapılan bildirim yazılı olması şarttır. Bildirim, telekomünikasyon araçları yardımıyla da yapılabilir. Bildirimde bulunanın kim olduğu herhangi bir şekilde anlaşılıyorsa, imzaya gerek yoktur. Sürenin korunması için bildirim zamanında gönderilmiş olması yeterlidir.

(5) Zıya, hasar veya gecikme teslim sırasında bildirilirse, bu bildirim yukarıdaki hükümlere uygun olarak eşyayı teslim edene yapılması yeterlidir.

III. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN SINIRI

Taşıyıcının sorumluluğu sınırsız olmayıp, TTK m.899, taşıyıcının sorumluluğunun sınırını hükme bağlamıştır: Taşıyıcının, meydana gelen zıya ya da hasar nedeniyle, TTK m.882/I-II’de yer alan düzenlemelerden farklı olarak, taşıma sözleşmesinin ifası için gerekli olan yükleme hacminin metreküpü başına 1.500 Özel Çekme Hakkı ile sınırlı sorumluluğu bulunmaktadır(TTK m.899).

TTK’nın 899.maddesinde, taşıyıcının sorumluluğunun sınırı düzenlenirken “882’nci maddenin birinci ve ikinci fıkralarındaki düzenlemeden farklı olarak” ifadesi kullanılmıştır. Daha önce de belirtildiği üzere, TTK m.894 c.2’de, taşınma eşyasını konu alan taşıma sözleşmesine, TTK’nın Dördüncü Kitabı’nın Üçüncü Kısmı’nda bulunan maddelerde ya da uygulanacak milletlerarası sözleşmelerde aksine düzenleme yer almadığı takdirde, Dördüncü Kitabın, Birinci ve İkinci İkinci Kısım hükümlerinin uygulanacağı hükme bağlanmıştır. O hâlde, taşınma eşyası taşımalarında, m.882’nin birinci ve ikinci fıkraları yerine m.899’u uygulamalıyız; fakat, her iki madde arasında kurulan bağlantı gerekçesiyle ve yalnızca, ilk iki¹¹¹ fıkra yerine m.899’un düzenlenmesi sebebiyle, m.882’nin üçüncü ve dördüncü fıkralarının da uygulanacağını düşünmekteyiz.

¹¹¹ TTK m.882 uyarınca, (1) *Gönderinin tamamının zıya veya hasarı hâlinde, 880 ve 881’inci maddeler uyarınca ödenecek tazminat, gönderinin net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkını karşılayan tutar ile sınırlıdır.*

(2) *Gönderinin münferit parçalarının zıya veya hasarı hâlinde taşıyıcının sorumluluğu;*

a) *Gönderinin tamamı değerini kaybetmişse tamamının,*

b) *Gönderinin bir kısmı değerini kaybetmişse, değerini kaybeden kısmının, net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkını karşılayan tutar ile sınırlıdır.*

(3) *Taşıyıcının, taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluğu, taşıma ücretinin üç katı ile sınırlıdır.*

(4) *Özel Çekme Hakkı, eşyanın taşıma amacıyla taşıyıcıya teslim edildiği tarihteki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasının belirlenen değerine göre Türk Lirasına çevrilir.*

IV. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNU SINIRLAMA HAKKININ KAYBI

Gönderen tüketici ise, taşıyıcı veya 879'uncu maddede anılan kişilerden biri;

a) Taşıyıcının, göndereni sözleşme yapılırken sorumluluk hükümleri hakkında bilgilendirmemiş ve sorumluluğun genişletilmesi yönünde bir sözleşme yapılması veya eşyanın sigorta ettirilmesi imkânlarına işaret etmemiş olması hâlinde, 898 ve 899'uncu madde hükümleriyle bu Kitabın(TTK'nın Dördüncü Kitabının) İkinci Kısımında öngörülen sorumluluktan kurtulma hâllerine ve sorumluluk sınırlamalarına dayanamaz,

b) Taşıyıcı, gönderileni en geç malın teslimi sırasında, zarar bildiriminin şekli ve süresi ile bu bildirim yapılmaması hâlinde ortaya çıkacak hukukî sonuçlar hakkında bilgilendirmemişse, 900'üncü madde hükmüne dayanamaz(TTK m.901/I).

TTK m.901/I, gönderenin aynı zamanda tüketici sıfatına sahip olması durumunda, taşıyıcının hangi hususlarda gönderen ve gönderileni bilgilendirmesi gerektiğini, bilgilendirmediği takdirde hem kendisinin hem de yardımcılarının, sorumluluklarını sınırlama haklarını yitireceklerini hükme bağlamıştır. TTK m.901/I-(a) uyarınca, taşıyıcı ile yardımcılarının, TTK'nın Dördüncü Kitabının İkinci ve Üçüncü Kısımlarındaki sorumluluktan kurtulma sebeplerinden ve sınırlı sorumluluğa ilişkin hükümlerden yararlanabilme haklarını kaybetmemeleri için, taşıyıcının, göndereni, sözleşmenin aktedilmesi esnasında, sorumluluk hükümleri ile ilgili olarak bilgilendirmesi; sorumluluğu genişleten bir sözleşme yapılmasının ve taşınan eşyanın sigorta ettirilmesinin mümkün olduğuna dair uyarıda bulunması gerekmektedir. Bu düzenlemeden anlaşılacağı üzere, tarafların aralarında yapacakları bir sözleşme ile taşıyıcının sorumluluğunu genişletmeleri mümkündür. TTK m.901/I-(b)'ye göre, taşıyıcı, gönderileni de, en geç teslimat esnasında, zarar bildiriminin şekli, süresi ve bildirimde bulunulmaması durumunda karşılaşılabilecek hukukî sonuçlar ile ilgili olarak bilgilendirmelidir; aksi takdirde, taşıyıcı ve yardımcıları, TTK m.900 uyarınca taşıyıcıya bildirimde bulunulmamasının sonuçlarından yararlanma haklarını kaybederler. TTK m.901'in ikinci fıkrasında yazılı şekil şartına tâbi tutulan bildirim aynı zamanda kolayca okunabilir ve anlaşılabilir olmalıdır(TTK m.901/II).

IV.BÖLÜM

DEĞİŞİK TÜR ARAÇLAR İLE TAŞIMA

“Değişik tür araçlar ile taşıma” ifadesinden anlaşılması gereken, karayolu, demiryolu, denizyolu, içsu yolu ve havayolu araçlarından en az iki tanesi ile taşımının yapılmasıdır. Buna *multimodal*, *çoklu* ya da *karma taşıma* da denir ve bu tür taşımalar TTK m.902-905 arasında düzenlenmiştir.

Bir Avrupa ülkesinde üretilen bir eşyanın üretildiği fabrikada konteynera yerleştirilip, demiryoluyla uluslararası faaliyet gösteren bir limana ulaştırıldığını, oradan gemiye yüklenecek bir liman kentimize ulaştırıldığını, liman kentimizden de karayoluyla bir kentimize getirildiğini düşünelim. Bu taşıma süresince konteyner hiç açılmamıştır. Dolayısıyla, eşyada hasar oluşup oluşmadığı, yalnızca konteynerın son teslim yerinde açılmasıyla anlaşılabilir. Bu örnekte, ikiden fazla tür araç kullanılmış olup, eşyanın taşınması bütünlük gösteren bir taşıma sözleşmesine dayalı hazırlanmış olmalıdır. Bu durumda zarar saptanması halinde, zarar denizyolunda gerçekleşmiş olsa bile, durum 6102 sayılı TTK'ya göre değerlendirilecektir(TTK m.902'nin madde gerekçesi uyarınca).

Yabancılık unsuru bulunmayan, ulusal, değişik tür araçlar ile yapılan taşımalarda taşıyıcının sorumluluğunun belirlenmesi için şu adımlar izlenecektir: TTK m.902'deki koşulların tamamının mevcudiyeti durumunda TTK'nın Dördüncü Kitabının Birinci ve İkinci Kısım hükümleri uygulanır(TTK m.902 uyarınca). TTK m.903'ten anlaşılacağı üzere, TTK kapsamındaki değişik tür araçlar ile yapılan taşımalarda, zararın, taşımının hangi kısmında meydana geldiği belli değilse Dördüncü Kitabı Birinci ve İkinci Kısım hükümleri uygulanma alanı bulur(TTK

m.903). Zararın meydana geldiği taşıma evresinin tespit edilmesi durumunda ise, ziya, hasar ya da gecikmenin ortaya çıktığı taşıma evresi için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olması durumunda, TTK'nın Dördüncü Kitabının Birinci ve İkinci Kısım hükümleri değil, taşıma sözleşmesinin tâbi olacağı hükümler taşıyıcının sorumluluğunu belirler(TTK m.903).

Yabancılık unsuru bulunan, uluslararası, değişik tür araçlar ile yapılan taşımalarda ise taşıyıcının sorumluluğu belirlenirken, MÖHUK m.1/II'nin Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümlerini saklı tutması sebebiyle CMR hükümleri uygulanır. MÖHUK m.29/I gereğince, eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeler tarafların seçtikleri hukuka tâbi olduğu için, tarafların seçtikleri hukuk da göz önünde bulundurulur.

I. DEĞİŞİK TÜR ARAÇLAR İLE TAŞIMANIN TÂBİ OLDUĞU HÜKÜMLER

TTK'nın Dördüncü Kitabının *Birinci ve İkinci Kısım hükümleri, aşağıdaki şartların tamamının bir arada varlığı hâlinde, değişik tür araçlar ile taşıma sözleşmelerine de uygulanır:*

- a) *Eşyanın taşınması bütünlük gösteren bir taşıma sözleşmesine dayanıyorsa.*
- b) *Bu sözleşme bağlamında taşıma değişik türde araçlarla yapılacaksa.*
- c) *Taraflar, her bir türdeki araç için ayrı sözleşme yapmış olsalardı, söz konusu sözleşmelerin en az ikisi farklı hükümlere bağlı tutulacak idiyse.*
- d) TTK'nın Dördüncü Kitabı'nın Dördüncü Kısım hükümleri ile uygulanması gereken milletlerarası sözleşmelerde aksine bir düzenleme bulunmuyorsa(TTK m.902).

TTK m.902/I-(a)'daki "eşyanın taşınması bütünlük gösteren bir taşıma sözleşmesine dayanıyorsa" ifadesinden, taşımının değişik tür araçlar ile yapılmasına rağmen tek bir taşıma sözleşmesinin aktedilmiş olması hâli anlaşılmalıdır. Aynı şekilde, TTK m.902/I-(b) maddesinde, taşımının, değişik tür araçlarla yapılması gerekliliği vurgulanmaktadır. Yani, taşıma esnasında karayolu, demiryolu, denizyolu, iç su yolu ve havayolu araçlarından en az ikisi kullanılmalıdır.

TTK m.902/I-(c)'deki "tarafklar, her bir türdeki araç için ayrı sözleşme yapmış olsalardı, söz konusu sözleşmelerin en az ikisi farklı hükümlere bağı tutulacak idiyse" ifadesi, değışik tür araçlar ile yapılan taşımalarda, tek sözleşme yapılması; fakat, her farklı tür araçla yapılan taşıma için ayrı taşıma sözleşmesi yapılmış olsa idi bu sözleşmelerin en az ikisinin farklı hükümlere tâbi olması durumunu anlatmaktadır.

TTK m.902/I-(d)'ye göre, TTK'nın Dördüncü Kitabının Dördüncü Kısımında ve CMR Konvansiyonu'nda, TTK'nın Dördüncü Kitabının Birinci ve İkinci Kısım hükümlerinin uygulanmayacağı yönünde bir düzenleme mevcutsa bu düzenlemeye uyulacaktır.

TTK m.905 c.1 hükmüne göre, değışik tür araçlarla yapılan taşımalara ilişkin taşıma sözleşmesinin konusunu "taşınma eşyası" oluşturuyorsa, sözleşmeye, TTK'nın Dördüncü Kitabının Üçüncü Kısım hükümleri uygulanır. Bunun tek istisnası, zararın meydana geldiğı taşıma kısmı hakkında, TTK m. 903'ün uygulanmasıdır; fakat 903'üncü maddenin uygulanabilmesi için ülkemiz açısından bağlayıcılığı olan milletlerarası sözleşmelerden birinin bu durumda geçerli olması gerekmektedir.

CMR'de de değışik tür araçlar ile taşımaya ilişkin bir düzenleme bulunmaktadır. CMR kapsamına giren eşya taşımalarının karayoluyla yapılacağı açıktır; fakat, CMR m.14'ün uygulanma alanı bulduğu durumlar dışında, taşımının bir kısmında denizyolu, demiryolu, iç su yolu ya da havayolu kullanılabilir. Bu durumda, eşya araçtan boşaltılmadığı takdirde, Konvansiyon hükümleri taşımının tümüne uygulanır(CMR m.2/I c.1).

Farklı taşıma yollarıyla yapılan taşımalarda meydana gelen zıya, hasar ya da gecikme durumunda, karayolu taşıyıcısının bir fiil ya da ihmalinin bulunmadığının, sorunların yükün diğeryollarla taşınması esnasında ve bu sebeple gerçekleştiğinin ispatlanması hâlinde, karayolu taşıyıcısının sorumluluğı CMR Konvansiyonu'yla

belirlenmez. Bu durumda, yükün taşınması için söz konusu diğer taşıma yollarını kullanarak taşımayı gerçekleştiren taşıyıcı ile gönderen arasında taşımanın yapılması hususunda yasal koşullara uygun bir sözleşme yapıldığı kabul edilir. Bu sözleşme, konulması gelenekleşmiş hükümleri içerir(CMR m.2/I c.2¹¹² uyarınca). Aksi hâlde, yani, konulması gelenekleşmiş hükümlere göre tayin edilen sözleşme koşullarının bulunmaması durumunda, karayolu taşıyıcısının sorumluluğu CMR hükümlerine göre belirlenir(CMR m.2/I c.3).

Değişik tür araçlarla yapılan taşımalarda, karayolu taşıyıcısı, diğer tür araçlarla yapılan taşımayı da kendisi gerçekleştiriyorsa sorumluluğu CMR m.2/I'e göre belirlenir. Karayolu taşıyıcısı ile diğer tür araçlarla taşıma yapan taşıyıcı iki ayrı kişi gibi değerlendirilir(CMR m.2/II).

II. TAŞIMADA ORTAYA ÇIKACAK ZIYA, HASAR VE GECİKMENİN MEYDANA GELME ZAMANINA GÖRE UYGULANACAK HÜKÜMLERİN BELİRLENMESİ

Zıyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın, taşımanın hangi kısmında meydana geldiği belli ise, taşıyıcının sorumluluğu, bu Kitabın(Dördüncü Kitabın) Birinci ve İkinci Kısım hükümlerinin yerine, taşımanın bu kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmenin bağlı olacağı hükümlere göre belirlenir. Zıyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın taşımanın hangi kısmında meydana geldiğine ilişkin ispat yükü, bunu iddia eden tarafa aittir(TTK m.903).

¹¹² CMR m.2/I c.2'de kullanılan ve cümlede kullanıldığı yer dolayısıyla anlam karmaşasına yol açabilecek "eğer" sözcüğü nedeniyle, ilgili düzenlemeyi yorumlayarak ifade etmekte fayda gördük. İlgili düzenleme RG.'de şu şekildedir: *Ancak diğer taşıtlarla yapılan taşımalarda ortaya çıkan kayıp, hasar veya gecikmelerin, karayolu taşımacısının bir fiil veya ihmalden doğmayıp yüklerin diğer taşıtlarda taşınması sırasında ve nedeniyle oluşabileceği kanıtlanır ise, Karayolu taşıyıcısının sorumluluğu bu Sözleşmeye göre, eğer sözkonusu diğer taşıtlar ile yükün taşınması için yasal koşullara uygun olarak o taşıt taşıyıcısı ile gönderen arasında bir mukavele yapılmış sayılır ve o mukavele konulması gelenekleşmiş hükümlere göre tayin edilir(CMR m.2/I c.2).*

Değişik tür araçlarla yapılan taşımalarda, zıya, hasar ve gecikme; taşıma, karayolu, demiryolu, denizyolu, iç su yolu ve havayolundan hangisi ile yapılırken meydana gelirse, taşımanın o evresi için ayrı bir sözleşme yapılmış olması durumunda, zıya, hasar ya da gecikmenin bahsi geçen evrede meydana gelmiş olduğunun ispat edilmesi kaydıyla, söz konusu sözleşme hükümlerine göre hareket edilir. Burada ispat yükü iddia sahibindedir.

Taşınma eşyası, değişik tür araçlarla taşınıyorsa, bu taşımayı konu alan sözleşme bakımından TTK'nın Dördüncü Kitabının Üçüncü Kısmı uygulanma alanı bulur(TTK m.905 c.1). “Zararın meydana geldiği taşıma kısmı hakkında, Kanununun 903 üncü maddesi hükmü ancak Türkiye Cumhuriyeti için bağlayıcı olan milletlerarası sözleşmelerden biri geçerliyse uygulanır”(TTK m.905 c.2).

III. DEĞİŞİK TÜR ARAÇLAR İLE YAPILAN TAŞIMADA GÖNDEREN VEYA GÖNDERİLENİN BİLDİRİMİ İLE İLGİLİ DÜZENLEME VE ZAMANAŞIMI

Zararın bildirimine ilişkin olarak, zarar yerinin bilinip bilinmemesi veya sonradan belli olmasına bakılmaksızın, 889 uncu madde hükmü uygulanır. Taşımanın son kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmeye uygulanacak hükümlere uygun bir bildirimde bulunulması hâlinde de, zararın bildirimi için öngörülmüş olan şekil ve süreye uyulduğu kabul edilir.

Zıya, hasara veya teslimdeki gecikmeye dayanan istemin bağlı olduğu zamanaşımının başlangıcı için teslim tarihinin esas alındığı durumlarda, bu tarih eşyanın gönderilene teslimi tarihidir. İstem hakkı, zarar yerinin belli olması hâlinde de en erken 855 inci madde uyarınca zamanaşımına uğrar(TTK m.904).

TTK m.904/I c.1'de 889'uncu maddeye yapılan atıf nedeniyle, zıya, hasar veya gecikme sonucunda doğacak hakları ile ilgili olarak taşıyıcıya bildirimde bulunmayan hak sahibinin, sahip olduğu haklarını artık taşıyıcıya karşı ileri süremeyeceği; çünkü, eşyanın, TTK m.889'da olduğu gibi sözleşmeye uygun olarak teslim edilmiş kabul edileceği sonucuna varmaktayız.

Zarar yerinin tespitinin, bildirim ile ilgili olarak, TTK m.889'un uygulanması gerekliliğine etkisi bulunmamaktadır. Bu sebeple, TTK m.889'a kısaca yeniden değinmekte fayda görmekteyiz: Değişik tür araçlarla yapılan taşımalarda da zıya veya hasar açık olarak görülüyorsa, gönderen ya da gönderilen en geç teslim ânına kadar; zıya veya hasar açık olarak görülüyor ise eşyanın tesliminden sonraki yedi gün içinde durumu taşıyıcıya bildirmelidir. Bildirim, gerekli ölçüde açık olmalıdır. Taşıyıcıya bildirim yapılmaz ise, eşya, sözleşmeye uygun olarak teslim edilmiş sayılır.

TTK 889'uncu maddede, zıya ve hasar için aynı bildirim süresi hükmüne bağlanmışken, gecikme için farklı bir bildirim süresi düzenlenmiştir. Gönderilen, teslimde gecikmenin varlığını, taşıyıcıya, teslim tarihinden sonraki yirmibirinci günün sonuna kadar bildirmelidir; aksi takdirde, gecikmeden doğan hakları sona erer.

Teslim sırasında yapılan bildirim, eşyayı teslim edene TTK m.889 hükümlerine uygun olarak yapılması yeterlidir. Bildirim, teslimden sonra yapılacaksa, yazılı şekil şartına tâbidir. İmzaya ancak kimin bildirimde bulunduğu anlaşılıyorsa ihtiyaç duyulmaz.

Bildirim, telekomünikasyon araçları ile de yapılabilir. Burada önemli olan nokta, bildirim taşıyıcıya zamanında ulaşıp ulaşmaması gerekliliğidir.

TTK m. 902 gereğince, gerekli şartların varlığı durumunda, değişik tür araçlarla yapılan taşımalara, TTK'nın Dördüncü Kitabının Birinci ve İkinci Kısım hükümleri uygulanır. 902. maddede aranan şartlardan biri de, eşyanın taşınmasının bütünlük gösteren bir taşıma sözleşmesine dayanması'dır; yani, bir tek taşıma sözleşmesi bulunmalıdır. 904. maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesi, iki ayrı sözleşmenin var olması durumunu düzenlemiştir. Bu durumda, Dördüncü Kitabın Birinci ve İkinci Kısım hükümleri uygulanma alanı bulmayacaktır. Açıklık getirilmesinin isabetli olacağı söz konusu husus TTK m.904/I c.2 ile netlik kazanmıştır.

Taşımanın son kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılabilir. Bu yönde bir taşıma sözleşmesi yapılmışsa ya da yapılmış olsaydı, bildirim, bu sözleşme hükümlerine uygun şekilde gerçekleştirilmesi durumunda, bildirim için öngörölmüş olan şekil ve süreye uyulduğu kabul edilir(TTK m.904/I c.2); ayrıca TTK düzenlemesine göre bildirim tâbi olduğu şekle ve süreye uyulması şartı aranmaz.

Zamanaşımının, eşyanın tesliminden itibaren başladığı durumlarda, bu tarih, eşyanın gönderilene teslimi tarihini ifade eder. Zararın meydana geldiği yer belli olmadığı takdirde zamanaşımı süresinin alt limiti TTK m.855'te¹¹³ belirtilen sürelerle paraleldir(TTK m.904/II).

CMR m.32 uyarınca, CMR'ye tâbi taşımalarından doğacak dâvalar için öngörölen zamanaşımı süresi bir yıldır. Ancak, uyuşmazlığa, kasıtlı kötü davranış ya da mahkemenin kasıtlı kötü davranış olarak nitelendirdiği kusur sebep olmuşsa,

¹¹³ TTK m.855 hükmü uyarınca, (1) *Bu Kitap hükümlerine tâbi taşımalarda, yolcunun bir kaza sonucu ölmesi veya bedensel bütünlüğü zedeleyen bir zarara uğraması hâlinde istem hakları on yılda; diğer zararlarında ise bir yılda zamanaşımına uğrar.*

(2) *Bu süre, eşya taşımada, eşyanın gönderilene teslimi; yolcu taşımada, yolcunun varma yerine ulaşma tarihinden başlar. Eşya tamamen zayı olmuş veya yolcu gideceği yere ulaşmamış ise, zamanaşımı süresi, eşyanın teslimi ve yolcunun ulaşması gereken tarihten itibaren işlemeye başlar.*

(3) *Rücu haklarına ilişkin zamanaşımı, rücu alacaklısının, zararı ve rücu borçlusunu öğrendiği tarihten itibaren, üç ay içinde zarar hakkında rücu borçlusuna bildirimde bulunmuş olması şartıyla; rücu alacaklısına karşı mahkeme kararının kesinleştiği günden, kesinleşmiş mahkeme kararı bulunmayan hallerde ise, rücu alacaklısının borcu ifa ettiği tarihten itibaren işlemeye başlar.*

(4) *Gönderen veya gönderilen, taşıyıcıya karşı olan haklarını, bir yıl içinde 18'inci maddenin üçüncü fıkrasına uygun şekilde istemiş olmaları şartıyla, def'i olarak her zaman ileri sürebilirler.*

(5) *Taşıyıcının kastından veya pervasızca bir davranışıyla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinden veya ihmalden dolayı;*

a) *Eşya ziyaa, hasara uğramış veya geç teslim edilmişse,*

b) *Yolcu geç ulaşmışsa,*

taşıyıcının sorumluluğu üç yılda zamanaşımına uğrar.

(6) *13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunundaki zamanaşımı hükümleri saklıdır.*

zamanaşımı süresi üç yıldır. Bu süreler, eşyanın teslimi sırasında kısmî ziya, hasar ya da gecikme bulunması durumunda, teslim tarihinden itibaren; tam ziya durumunda eşyanın teslim edilmesi gereken taraflarca kararlaştırılan tarihin bitiminden başlayarak otuz gün sonra; eşyanın teslim edilmesi gereken tarihin kararlaştırılmadığı durumlarda, taşıyıcıya teslimi tarihinden itibaren altmışıncı günde; diğer durumlarda ise, sözleşmenin aktedildiği tarihten itibaren üç aylık sürenin sonunda işlemeye başlar. Sözü edilen başlangıç tarihlerinin ertesi günü, zamanaşımı süresinin hesabında göz önünde bulundurulur(CMR m.32/I uyarınca). Yazılı talep, taşıyıcının bunu yazılı olarak geri çevirip, belgeleri de iade edinceye kadar zamanaşımını erteler. Talep kısmen kabul edildiği takdirde süre, anlaşmazlığa konu olan talep için yeniden işlemeye başlar. Talebin alındığının, cevap verildiğinin ve belgelerin gönderildiğinin ispatı, bunlara güvenen tarafa aittir. Aynı amaçla yapılan başka talepler zamanaşımının ertelenmesi sonucunu doğurmaz(CMR m.32/II). İkinci fıkraya bağlı olarak, dâvaya bakan mahkemenin kararı, zamanaşımı süresinin uzatılmasında olduğu kadar dâvayı tekrar açma hakkı konusunda da rol oynar(CMR m.32/III). Dâva açma hakkı zamanaşımına uğramışsa, karşı dâva ya da mahsup yoluyla kullanılamaz(CMR m.32/IV).

SONUÇ

Tez konumuz, karayoluyla yapılan eşya taşımalarında taşıyıcının 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu kapsamında sorumluluğu ile sınırlıdır. Tezimizde, verilen bilgileri somutlaştırmak ve örneklendirmek için konumuz ile ilgili bazı kitaplara, bilimsel çalışmalara ve Yargıtay kararlarına atıflarda bulunulmuştur.

Çalışmamızda, önemli olduğunu düşündüğümüz noktalarda CMR Konvansiyonu'nun İngilizce metnine atıflarda bulunmaktaki amacımız, gerekli görüldüğü konularda hem İngilizce hem Türkçe metnin bir arada okunmasının, yapılacak yorumlara kolaylık sağlayabileceğini göstermektir.

Taşıma işleri, ticaret hukuku içinde yer alan; fakat, oldukça geniş ve karmaşık bir alandır. Taşımacılığın hem ulusal hem de uluslararası boyutu vardır. Tezimizin yazılış amacı, karayoluyla yapılan eşya taşımalarında taşıyıcının sorumluluğunu ulusal boyutuyla 6102 sayılı TTK kapsamında; uluslararası boyutuyla da CMR Konvansiyonu kapsamında incelemektir. “Taşıma İşleri”nin, 6762 sayılı eski TTK'ya nazaran 6102 sayılı yeni TTK'da daha kapsamlı bir şekilde düzenlenmiş olması ve Kanun'da ayrı bir kitap olarak yer alması sebebiyle ticaret hukukundaki öneminin arttığını söyleyebiliriz. Ticaret hukukunda artan önemi ve güncelliği gerekçesiyle, CMR ve 6102 sayılı TTK hükümlerinden yararlanarak karayolu ile yapılan eşya taşımalarında taşıyıcının sorumluluğu konusunu ele almayı amaçlamaktayız.

Tezimizin Birinci Bölümünde, karayolu ile yapılan eşya taşımalarında taşıyıcının sorumluluğu konusu ele alınmıştır. TTK'ya ve CMR'ye göre taşıyıcının ziya, hasar ve gecikme nedeniyle sorumluluğu, eşyayı taşımak niyetiyle teslim aldığı

anda başlar ve gönderilene teslim ettiği anda sona erer(TTK m.875/I ve gerekçesi, CMR m.17/I uyarınca).

Taşıyıcının sorumlu olduğu hallerden, zıya, 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.

Taşınan eşyanın, fiilî veya hukukî bir imkânsızlık sebebiyle gönderilene teslim edilememesine “z ı y a” denir. Tanımımızda bir varsayım değil, gerçek anlamda somut bir zıya söz konusudur. “Zıya karinesi” ise, eşyanın gerçekte zâyi olup olmadığının bilinmemesi ancak, taşıma süresinin Kanun’da/Konvansiyon’da öngörüldüğü gün sayısı kadar aşılması nedeniyle eşyanın zâyi olduğu sonucuna varılmasıdır.

Zıya karinesinin gerektirdiği süreler geçtikten sonra eşya, gönderilene eksiksiz olarak teslim edilirse ve gönderilen, eşyayı kabul ederse artık zıyaa ilişkin hükümler yerine gecikmeye ilişkin hükümler uygulanacaktır.

Taşınan eşya, hak sahibine teslim edilemiyorsa veya eksik teslim ediliyorsa ancak teslim edilen kısım değerini kaybetmişse tam zıya; niteliği ya da niceliği bakımından eksik teslim ediliyorsa ve teslim edilen kısım değerini kaybetmemişse kısmî zıya söz konusudur.

Taşınan eşyanın değerinin veya eşyadan sağlanması beklenen yararın azalmasına yol açan kalıcı maddî kötüleştirmeler ise “h a s a r”a işaret eder.

Taşıma senediyle ve/veya taşıma sözleşmesiyle fakat her hâlükârda Kanunda/Konvansiyonda öngörülen teslim süresi aşıldığında, taşınan eşyanın gönderilene, taşıyıcı tarafından teslim edilmemiş olması ise “t e s l i m d e g e c i k m e”dir. TTK, gecikme nispetinde taşıma ücretinin indirilebilmesi için zararın doğmasını gerekli kılmamıştır(TTK m.875/III). Gecikmenin meydana

gelmesinde kusuru bulunmadığını ispat eden taşıyıcının alacağı taşıma ücretinde indirim yapılmaz(TTK m.875/III madde gerekçesi).

Gönderilene teslim, bedel ödenmesi şartına bağlanabilir; fakat bu durumda, taşıyıcı, ödenmesi gereken bedeli tahsil etmezse, bu meblağ ile sınırlı olmak üzere sorumlu olur(TTK m.874, CMR m.21). TTK'ya göre, taşıyıcının, bu sebeple sorumluluğunun doğması için kusurlu bulunması şartı aranmaz(TTK m.874).

TTK'da ve CMR'de, taşıyıcının sorumluluktan kurtulma sebepleri genel sebepler ve özel sebepler olmak üzere ikiye ayrılır. TTK hükümlerine göre genel sebepler: Taşıyıcının, zıya, hasar ve gecikmenin meydana gelmemesi için en yüksek özeni göstermesi ve bunların, sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerle ortaya çıkması durumlarıdır(TTK m.876 uyarınca). Her iki şart birlikte gerçekleşmelidir. Taşıma aracındaki arıza, aracın kiralandığı kişinin, onun temsilcilerinin ya da çalışanlarının kusuru, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmaz(TTK m.877, CMR'de karşılığı m.17/III). CMR'de de genel sebepler olarak; zıya, hasar ya da gecikmenin, taşıyıcının hatası nedeniyle meydana gelmemesi, taşıyıcının bunları önleme imkânının bulunmaması, istek sahibinin hatası veya ihmali, talimatı ve eşyaya has kusurun varlığı sayılmıştır(CMR m.17/II).

Taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran özel sebepler, TTK m.878 ile CMR m.17/IV'de hükme bağlanmıştır. TTK'da sayılan özel sebepler, taşıyıcıyı, zıya, hasar ve gecikme sorumluluğundan kurtarıırken, CMR'de sayılan özel sebepler taşıyıcıyı gecikme sorumluluğundan kurtarmaz.

TTK m.854 uyarınca, taşıyıcının sorumluluğunun kaldırılmasına ve hafifletilmesine ait hükümler geçersizdir. CMR m.41 c.1'den de dolaylı olarak aynı sonuca varmaktayız. Söz konusu maddeye göre, CMR m.40 saklı kalmak koşuluyla CMR hükümlerini ihlal eden her koşul hükümsüzdür. Dolayısıyla, taşıyıcının, ancak Konvansiyon'da bulunan sorumluluktan kurtulma sebepleri ve sorumluluk sınırlarından yararlanabileceğini söylemek mümkündür.

Taşıyıcı, yalnızca kendisinin sebep olduğu zıya, hasar ve gecikmeden doğan zararlardan sorumlu değildir; yardımcılarının görevleri esnasındaki fiil ve ihmallerinden de kendisi yapmış gibi sorumludur(TTK m.879, CMR m.3).

Fiilî taşıyıcı, taşımayı kendisinin gerçekleştirdiği süreçte meydana gelen zıya, hasar ve gecikmeden doğan zararlardan asıl taşıyıcı gibi sorumludur(TTK m.888/I); ancak, asıl taşıyıcının sorumluluğu da devam etmektedir. Asıl taşıyıcı ile fiilî taşıyıcı, zarardan müteselsilen sorumludur(TTK m.888/III). TTK m.888/III'ün gerekçesinde belirtildiği üzere, bu hüküm emredici değildir.

Taşıyıcılar tarafından ortaklaşa yapılan taşımalar, CMR m.34'te hükme bağlanmıştır. İlgili maddeye göre, taşıma için yalnızca bir sözleşme yapılmışsa ve aynı taşımada birden fazla karayolu taşıyıcısı görev almışsa, her bir taşıyıcı, taşımanın tamamından sorumlu olur. İkinci ve sonraki taşıyıcılar, eşyaları ve sevk mektubunu kabul ettiklerinde, sevk mektubunda yer alan koşullarla anlaşmaya dâhil olmuş sayılırlar.

Tezimizin İkinci Bölümü “Taşıyıcıya Karşı Açılacak Tazminat Dâvası ve Tahkim” başlığı altında ele alınmıştır. Taşıma sırasında meydana gelen zıya, hasar ve teslimde gecikme nedeniyle ortaya çıkan zararların tazmini için hak sahibi tazminat dâvası açabilir. Konumuzun, taşıyıcının sorumluluğu ile sınırlı olması sebebiyle, tezimiz kapsamındaki alacak dâvalarının dâvalısı taşıyıcıdır; dâvacısı ise gönderen ya da gönderilendir. Üçüncü kişilerin dâvacı sıfatına sahip olması, sözleşme dışı istemler bakımından mümkündür. Birden çok taşıyıcının varlığı hâlinde, CMR m.36 uyarınca, aynı taşıma sözleşmesinden doğan taleplere ilişkin olarak, zıya, hasar veya gecikme sorumluluğunu konu alan dâvalar; birinci taşıyıcıya, sonuncu taşıyıcıya ya da zıya, hasar veya gecikmenin meydana geldiği esnada taşımayı gerçekleştiren taşıyıcıya karşı açılabileceği gibi, bu taşıyıcılardan birkaçına karşı da açılabilir. Sorumluluk sigortalarında, “zarar gören, uğradığı zararın sigorta bedeline kadar olan kısmının tazminini, sigorta sözleşmesi için geçerli zamanaşımı süresi içinde kalmak şartıyla, doğrudan sigortacıdan isteyebilir”(TTK m.1478).

Dolayısıyla, taşıyıcının sigortacısının da tazminat dâvasında dâvalı sıfatına sahip olması mümkündür.

TTK m.880, “tazminatta esas alınacak değer”i hükme bağlamıştır; ancak belirtmek gerekir ki, bu “hüküm emredici nitelikte değildir”(TTK m.880’in madde gerekçesi). Taşıyıcı, zıya ve hasar nedeniyle sorumluluğu doğduğu takdirde, hak sahibinin uğradığı zararları tazmin etmenin yanında, taşıma için yapılan harcamaları, vergileri, resimleri karşılamakla ve almış olduğu taşıma ücretini iade etmekle de yükümlü olur(TTK m.883 c.1). TTK m.880’in CMR’deki karşılığı m.23’tür. CMR’nin 23 vd. maddelerinde, öngörülen tazminat sınırını aşan miktarların kararlaştırılabileceği durumlara ilişkin hükümler de vardır.

Taşıyıcının sorumluluğu sınırsız değildir; TTK m.882 ve m.884, CMR m.23/III,V,VII ve m.25/II ile sınırlandırılmıştır. CMR m.24 ise m.23/III’e getirilen bir istisnadır. Buna göre, gönderen, üzerinde anlaşılacak, belirli bir ücret karşılığında, sevk mektubunda, CMR m.23/III’te öngörülen, eksik brüt ağırlığın kilogramı başına 8.33 hesap birimlik sınırı geçen bir değer beyan edebilir. Böyle bir durumda, gönderenin beyan ettiği değer CMR m.23/III’teki sınırın yerini alır(CMR m.24).

Taşıyıcının, taşıma sözleşmesinde yer alan sorumluluklarını yerine getirmemesinin dışında, sözleşme dışı sorumluluklarını yerine getirmemesi gerekçesiyle de aleyhinde dâva açılabilir. Sözleşme dışı istemler için TTK m.885’te düzenleme mevcuttur: Kural olarak, TTK’nın Dördüncü Kitabında yer alan, sorumluluktan kurtulmaya ve sorumluluğun sınırlarına ilişkin hükümler, zıya, hasar ya da gecikme nedeniyle taşıyıcıya yöneltilebilecek sözleşme dışı istemler için de geçerlidir. Bunun iki istisnası vardır: Bunlardan ilki, üçüncü kişinin taşımaya onay vermemesi ve taşıyıcının, gönderenin eşyayı gönderme hususunda yetkisi olmadığını bilmesi veya bilmesi gerektiği durumlarıdır. İstisnalardan ikincisi ise, eşyanın, taşıyıcı tarafından, taşımak üzere teslim alınmasından evvel, üçüncü kişinin ya da bu üçüncü kişiden zilyetliği kazanmış olan kişinin onayı alınmadan elinden çıkmış olması hâlidir(TTK m.885).

TTK m.885'in CMR'deki karşılığı m.28'dir. 28. maddenin birinci fıkrasına göre, CMR hükümlerine tâbi bir taşımada meydana gelen zıya, hasar ya da teslimde gecikme, sözleşme dışı bir isteme neden oluyor ise taşıyıcı, Konvansiyon'un sorumluluğu kaldıran, ödenecek tazminatı belirleyen veya sınırlayan hükümlerinden faydalanabilir.

Taşıyıcı, kasten veya pervasızca bir davranışla ve bu davranışın zarara sebebiyet verme ihtimalini göz önünde bulundurarak bir fiili veya ihmali ile zararın doğmasına neden olunmuşsa ve bu durum ispat edildiği takdirde, kendisi veya yardımcıları(TTK m.879), TTK'nın Dördüncü Kitabının İkinci Kısımında düzenlenen, sorumluluktan kurtulma ve sorumluluğun sınırlarına ilişkin hükümlerden faydalanamaz(TTK m.886).

Gönderenin/gönderilenin taşıyıcıya karşı sahip olduğu hakları kullanabilmesi için yasal süreler içinde doğru olarak bildirimde bulunması gerekmektedir. TTK m.889 uyarınca, gönderen ya da gönderilen, taşıma sırasında zâyi olan veya hasara uğrayan eşyanın bu durumunu yeterli açıklıkla belirterek ve nitelendirerek bildirimde bulunmazsa, eşyanın, taşıma sözleşmesine uygun şekilde teslim edildiği kabul edilir(TTK m.889/I,II). Gecikme hâlinde bildirim yapacak olan kişi yalnızca gönderilendir. Gönderilen, yasal süre içinde bildirimde bulunmadığı takdirde gecikmeden doğan haklarını kaybeder(TTK m.889/III). Teslim sırasında yapılan bildirim teslimatı gerçekleştiren kişiye yapılması yeterlidir(TTK m.889/V). Teslim sırasında yapılan bildirim değil; fakat teslimden sonra yapılan bildirim yazılı şekle şartına tâbidir(TTK m.889/IV c.1 uyarınca).

Uluslararası taşımalarda da CMR m.30/I'e göre, TTK m.889/I-II'ye paralel olarak, gönderilenin, taşıyıcıya bildirimde bulunmadan eşyayı teslim almasının sonucu, eşyanın sevk mektubuna uygun olarak alındığının karine olarak kabul edilmesidir(CMR m.30/I uyarınca). Açıkça görülmeyen zıya veya hasarlarda bildirim yazılı olarak yapılır(CMR m.30/I c.2). Teslimde gecikme varsa ve bu durum, yazılı olarak, taşıyıcıya bildirilmemiş ise, taşıyıcı, teslimdeki gecikmeler nedeniyle tazminat ödemekle sorumlu tutulamaz(CMR m.30/III).

Aksine hüküm bulunmadığı takdirde, Asliye ticaret mahkemesi, dâva konusunun değeri veya tutarı göz önünde bulundurulmaksızın, bütün ticarî dâvalara ve ticarî nitelikli çekişmesiz yargı işlerine bakmakla görevlidir(TTK m.5/I c.1). Yargı çevresinde Asliye ticaret mahkemesi yok ise, Asliye hukuk mahkemesi dâvaya devam eder(TTK m.5/IV uyarınca).

Ulusal taşımalarda, taşımadan doğan hukukî uyuşmazlıklarda, yetkili mahkeme/mahkemeler belirlenirken, HMK'da düzenlenen yetkiye ilişkin hükümler uygulanacaktır. TTK m.890, HMK'da belirtilen yetkili mahkemelere ilâveten yetkili olan mahkemeleri hükme bağlamıştır.

HMK m.6/I uyarınca, dâvalının, dâvanın açıldığı tarihte ikâmet etmekte olduğu yer mahkemesi, genel yetkili mahkemedir. Uyuşmazlığa ilişkin olarak kanunların yetkili kıldığı diğer mahkemeler de yetkilidir.

CMR kapsamındaki taşımalardan doğan uyuşmazlıklarda ise dâvacı, taraflar arasında kararlaştırılmış olan âkit taraf mahkemelerinde dâva açılabilir. Buna ilâveten, dâvanın, dâvalının mutaden ikâmet ettiği veya taşıma sözleşmesinin aktedildiği asıl iş yerinin ya da şubesinin yahut acentesinin bulunduğu yerler ile taşıyıcının eşyayı teslim aldığı veya teslim yeri olarak öngörülen yerlerde bulunan mahkemelerde de açılması mümkün olup; bunlar dışında başka yer mahkemelerinde açılması söz konusu değildir(CMR m.31 uyarınca).

TTK hükümlerine göre, TTK'nın Dördüncü Kitap hükümlerine tâbi eşya taşımalarında, istem hakkı, rücu hakları dışında(TTK m.855/III'te hükme bağlanmış), eşyanın gönderilene tesliminden itibaren; eşya tamamen zâyi olmuş ise de eşyanın teslimi tarihinden itibaren bir yılın sonunda zamanaşımına uğrar(TTK m.855/I,II). Taşıyıcı, kasten ya da pervasızca bir davranışla ve zararın meydana gelme olasılığını göz önünde bulundurarak işlediği bir fiil veya ihmali ile; eşyanın zâyi olmasına, hasara uğramasına ya da geç teslim edilmesine neden olmuşsa sorumluluğu artık bir yılda değil; üç yılda zamanaşımına uğrar(TTK m.855/V).

CMR'ye tâbi taşımalarından doğan dâvalar da, ulusal taşımalarda olduğu gibi, bir yıl içinde açılmalıdır ve kasten kötü hareket ya da mahkemece kasten kötü hareket olduğuna kanaat getirilen kusurlarda, bu süre yine üç yıldır(CMR m.32).

Zamanaşımı süresi, kısmî zıya, hasar ya da teslimde gecikme durumunda, teslim tarihinden itibaren(CMR m.32/I-a); tam zıya hâlinde, eşyanın teslim edilmesi gereken taraflarca kararlaştırılan tarihin bitiminden başlayarak otuz günün ardından, eşyanın teslim edilmesi gereken tarih kararlaştırılmamışsa, taşıyıcı tarafından teslim alınmasından itibaren altmış gün sonra(CMR m.32/I-b); diğer hâllerde ise taşıma sözleşmesinin akteildiği tarihten itibaren üç ayın sonunda(CMR m.32/I-c) işlemeye başlar. Zamanaşımının hesaplanmasında, başlangıç günü, dikkate alınmaz (CMR m.32/I)

CMR'ye göre yapılan eşya taşımalarıyla ilgili olarak açılacak dâvalarda tahkim yoluna başvurmak mümkündür; ancak bu durumda, hakemlerin CMR hükümlerini uygulamaları gerekmektedir(CMR m.33 uyarınca).

Tezimizin Üçüncü Bölümünde, karayolu ile yapılan taşınma eşyası taşımada taşıyıcının yükümlülükleri, sorumluluktan kurtulma sebepleri ve sorumluluğun sınırları konusu ele alınmıştır. “Taşınma” söz konusu olduğunda, ev eşyası taşımalarının, CMR m.1/IV-(c) hükmü gereğince, Konvansiyon'un kapsamı dışında kaldığını belirtmekte fayda görmekteyiz.

TTK'nın Dördüncü Kitabının Üçüncü Kısımda yer alan hükümlerde ya da uygulanacak milletlerarası sözleşmelerde aksine düzenleme bulunmadığı takdirde, konusu taşınma eşyası olan taşıma sözleşmesine, TTK'nın Dördüncü Kitabının Birinci ve İkinci Kısım hükümleri uygulanır(TTK m.894 c.2).

Taşınma eşyası taşınması durumunda, TTK'nın Dördüncü Kitabı'nın Üçüncü Kısım'nda, taşıyıcıya, Birinci ve İkinci Kısım'da yer almayan yeni yükümlülükler yüklenmiştir. Bunlar; mobilyaların sökülmesi, kurulması ve taşınma eşyasının yüklenip boşaltılmasıdır(TTK m.895/I). Bunun yanı sıra, gönderen tüketici sıfatını

haiz ise, taşıyıcı, taşınma eşyasını ambalajlayacak, işaretleyecek ve taşıma ile ilgili diğer işleri yerine getirecektir(TTK m.895/II).

Taşınma eşyası taşınmasında sorumluluktan kurtulma sebepleri, TTK m.898'de düzenlenmiştir. Taşıyıcı, hâlin icabına göre üzerine düşen tüm önlemleri almışsa, talimatlara uymuşsa(TTK m.898/III) ve ilgili maddede öngörülen sorumluluktan kurtulma hâllerinden biri bile mevcutsa, meydana gelen zararın, bu tehlikelerden kaynaklandığı varsayılır(TTK m.898/II).

TTK'nın, eşya taşımada sorumluluğun sınırını hükme bağlayan 882.maddesinin ilk iki fıkrasından farklı olarak, taşınma eşyası taşımada sorumluluğun sınırını belirleyen 899.maddesi, taşıyıcının, zıyadan veya hasardan doğan sorumluluğunu, taşıma sözleşmesinin ifası için gereken yükleme hacminin metreküpe başına 1.500 Özel Çekme Hakkı ile sınırlamıştır.

Taşınma eşyası taşımalarından doğan istemlerin ileri sürülebilmesi için, TTK m.900'de öngörülen süreler içerisinde bildirimde bulunulmalıdır.

TTK m.901/I, gönderenin aynı zamanda tüketici sıfatına sahip olması durumunda, taşıyıcının hangi hususlarda gönderen ve gönderilene bilgilendirmesi gerektiğini, bilgilendirmediği takdirde hem kendisinin hem de yardımcılarının, sorumluluklarını sınırlama haklarını yitireceklerini hükme bağlamıştır. TTK m.901/I-(a) uyarınca, taşıyıcı ile yardımcılarının, TTK'nın Dördüncü Kitabının İkinci ve Üçüncü Kısımlarındaki sorumluluktan kurtulma sebeplerinden ve sınırlı sorumluluğa ilişkin hükümlerden yararlanabilme haklarını kaybetmemeleri için, taşıyıcının, göndereni, sözleşmenin aktedilmesi esnasında, sorumluluk hükümleri ile ilgili olarak bilgilendirmesi; sorumluluğu genişleten bir sözleşme yapılmasının ve taşınan eşyanın sigorta ettirilmesinin mümkün olduğuna dair uyarıda bulunması gerekmektedir. Bu düzenlemeden anlaşılacağı üzere, tarafların aralarında yapacakları bir sözleşme ile taşıyıcının sorumluluğunu genişletmeleri mümkündür. TTK m.901/I-(b)'ye göre, taşıyıcı, gönderilene de, en geç teslimat esnasında, zarar bildirimini şekli, süresi ve bildirimde bulunulmaması durumunda karşılaşılabilecek hukukî sonuçlar ile ilgili olarak

bilgilendirmelidir; aksi takdirde, taşıyıcı ve yardımcıları, TTK m.900 uyarınca taşıyıcıya bildirimde bulunulmamasının sonuçlarından yararlanma haklarını kaybederler.

Çalışmamızın Dördüncü Bölümünde anlatılan “değişik tür araçlar ile taşıma”dan söz edebilmek için, taşımanın, karayolu, demiryolu, denizyolu, içsu yolu ve havayolu araçlarından en az iki tanesi ile yapılması gerekir. Bu tür taşımalara *multimodal*, *çoklu* ya da *karma taşıma* da denir. TTK’nın Dördüncü Kitabının Dördüncü Kısımında ya da uluslararası sözleşmelerde aksine düzenleme bulunmadığı takdirde, değişik tür araçlar ile yapılan taşıma, bütünlük gösteren bir taşıma sözleşmesine göre yapılıyorsa ancak taraflar, farklı araç türleri için ayrı sözleşme yapmış olsalardı, bu sözleşmelerin en az ikisi farklı hükümlere bağlı tutulacak idiyse TTK’nın Dördüncü Kitabının Birinci ve İkinci Kısım hükümleri, hâlihazırda aktedilmiş bulunan taşıma sözleşmesine uygulanır(TTK m.902 uyarınca). Burada önemli olan husus, tüm bu şartların bir arada bulunmasıdır.

Zıya, hasar ya da gecikmeye sebebiyet veren sorunun ortaya çıktığı taşıma evresi biliniyor ise; taşıma sırasında zarara neden olacak bu tür sorunlar önceden düşünülüp, taşımanın farklı evreleri için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılsaydı, o sözleşme hangi hükümlere tâbi olacak idiyse taşıyıcının sorumluluğu da aynı hükümlere göre belirlenir(TTK m.903).

Taşınma eşyası, değişik tür araçlarla taşınıyorsa, bu taşımayı konu alan sözleşme bakımından TTK’nın Dördüncü Kitabının Üçüncü Kısım uygulanma alanı bulur(TTK m.905 c.1). “Zararın meydana geldiği taşıma kısmı hakkında, Kanunun 903 üncü maddesi hükmü ancak Türkiye Cumhuriyeti için bağlayıcı olan milletlerarası sözleşmelerden biri geçerliyse uygulanır”(TTK m.905 c.2).

Yabancılık unsuru bulunan, değişik tür araçlar ile yapılan taşımalarda ise MÖHUK m.1/II’nin Türkiye Cumhuriyeti’nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümlerini saklı tutması sebebiyle CMR hükümleri uygulanır. MÖHUK m.29/I uyarınca, eşya taşıma sözleşmeleri, tarafların seçtikleri hukuka tâbidir. Bu sebeple,

tarafların seçtikleri hukuk da uygulanacak hukukun tespitinde göz önünde bulundurulur.

Konvansiyon'un hangi durumlarda değişik tür araçlar ile yapılan taşımalara uygulanacağı CMR m.2'de hükme bağlanmıştır.

Zıya, hasar ya da gecikme, taşıma, karayolu, demiryolu, denizyolu, iç su yolu ve havayolundan hangisi ile yapılırken meydana gelmişse, o evre için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olması durumunda, sorumluluk doğuracak olayın, taşımanın hangi kısmında gerçekleştiğini ispat yükü iddia sahibine ait olmak üzere, taşıyıcının sorumluluğunun, o sözleşmenin tâbi olacağı hükümlere göre tespit edilmesi mümkündür(TTK m.903).

Değişik tür araçlar ile yapılan taşımalarda meydana gelen zararın bildirim, zarar yeri göz önünde bulundurulmaksızın, TTK m.889 uyarınca yapılır. Son teslim yerinde eşyayı teslim alan kişi, son taşıma kısmına ayrı bir sözleşme yapılmış olsaydı, bu sözleşmenin bağlı olduğu kuralları dikkate alarak bildirimde bulunmuşsa, şekil ve süre şartlarına uymuş olduğu kabul edilir(TTK m.904/I). Zıya, hasar ve teslimde gecikme nedeniyle yapılacak istemin uğrayacağı zamanaşımı süresinin başlangıç tarihi belirlenirken teslim tarihinin esas alınması gerekebilir. Bu durumda, teslim tarihi, eşyanın gönderilene teslim edildiği tarihtir. Zarar yeri belli ise, istem hakkı en erken TTK m.855'e göre zamanaşımına uğrar(TTK m.904/II uyarınca).

Çalışmamızı hazırlarken, milletlerarası bir sözleşme olan CMR Konvansiyonu'nun Türkçe çevirisinin bazı durumlarda akıllarda soru işaretlerine yol açabilecek olması nedeniyle tezimizde bu yönde tespitlerimize de yer verdik. Tespitlerimizi şu şekilde sayabiliriz: Çeviri esnasında unutulmuş bir ifade(CMR m.17/I'in Türkçe çevirisinde, taşıyıcının, teslimde gecikmeden doğan sorumluluğundan söz edilmemiş olması; fakat, İngilizce metninde bu ifadenin yer alması), yeterince net olmadığı düşünülen bazı cümle yapıları(CMR m.2/I c.2'de kullanılan "eğer" sözcüğü gibi), hukuk terimlerinin bir bütün olarak çevrilmesinin

tercih edilmeyip terimi oluşturan sözcüklerin birbirinden bağımsız olarak düşünülüp çevirinin yapılmış olması(CMR m.32/I-b'nin Türkçe çevirisinde, İngilizce metinde “time-limit” olarak kullanılan ifadenin tam karşılığı olan “zaman limiti” ifadesi kullanılmıştır. CMR m.32/I-b'nin Türkçe çevirisinde kullanılan “kararlaştırılan zaman limiti” ifadesinde, kararlaştırılan zaman limitinin, taşıma süresi olduğunu düşünmemiz gibi.), bazı terimlerin, hukuk terimi olarak çevrilmesi yerine Türkçe karşılıklarının verilmesinin yeterli görülmesi(“set-off” terimini, “mahsup” olarak tercüme etmek yerine, “vereceğini alacağına sayışma” ifadesinin tercih edilmiş olması gibi.).

Tezimizle ilgili çalışmamızı yaparken, CMR'nin İngilizce metni ile Türkçe çevirisinde bazı terim farklılıkları tespit ettik. CMR'nin İngilizce metninde kullanılan “loss” sözcüğü, kayıp; hukuk terimleri karşılığı olarak “zıya” anlamına gelmektedir; fakat Türkçe çeviride zıya yerine kayıp ve ziyan sözcükleri kullanılmaktadır. “Kayıp” yanlış bir ifade olmamakla birlikte, “zıya” terimi Türk Hukukunda daha sık kullanılmaktadır. Bunun yanı sıra ziyan ile zıya da birbiriyle aynı anlamda olmayıp oldukça farklı kavramlardır. “Ziyan”, zarar anlamına gelir; “zıya” ise kayıp sözcüğünün hukuk dilinde daha yaygın kullanılan karşılığıdır. Benzer şekilde, “bilerek” yerine “kasten”(willful); “vereceğini alacağına sayışma” yerine “mahsup veya takas”(set-off) tercih edilebilir.

Konvansiyon'un İngilizce metninde “time-limit” ifadesi çok sık kullanılmıştır; CMR'de Türkçe'ye zaman limiti olarak çevrilmiştir; ki bu ifade “time-limit”in tam karşılığıdır. Ancak bu ifade çoğu zaman taşıma süresi, teslim zamanı anlamında kullanılmış olup kimi zaman da zamanaşımına karşılık gelmektedir. Bu sebeple İngilizce metinde hangisi kastediliyor ise “time-limit” ifadesi yerine açıkça kastedilenin kullanılması daha isabetli olabilirdi.

Teslimde gecikme konusu CMR m.19'da; taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumluluğu ise CMR m.17'de düzenlenmiştir. CMR'nin Türkçe çevirisinin 17. maddesinin birinci fıkrasında, taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumluluğundan söz

edilmemişken bu sorumluluk sebebi CMR'nin İngilizce metninde yer almaktadır. Türkçe çeviride bu ifadenin unutulmuş olduğunu düşünmekteyiz.

Yabancı bir hukuk terimi dilimize çevrilirken, Türk hukuk terminolojisine sadık kalınmasının daha isabetli olacağına ve olası anlam karmaşasını engelleyeceğine inanmaktayız. Bunun yanı sıra, ulusal mevzuatımızda aynı anlama sahip farklı kavramlar barındırmak yerine aynı kavramı kullanmayı önermekteyiz. Bu sayede hem başka sözcüklerin tam olarak karşılayamayacağı hukuk terimlerinin kullanılmasına devam edileceğini hem de uluslararası sözleşmeler dilimize çevrilirken ulusal mevzuatımızda kullanılan terimlere dikkat edileceği için anlam karmaşasına yol açabilecek ifadelerin kullanımının azalabileceğini düşünmekteyiz.

KAYNAKÇA

Akıncı, Z., (1999), *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, Ankara: Seçkin Yayınevi.

Arar, K., (1955), *Kara Ticaret Hukuku*, Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınlarından: 80, C.II.

Arkan, S., (1982), *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü. (Sorumluluk)

Arkan, S., (1984), “Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar*, 26-27 Ocak 1984, Maçka/İstanbul, Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, s.101-125. (Sempozyum)

Arkan, S., (2009), *Ticari İşletme Hukuku*, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Onüçüncü Baskı, Ankara: T. İş Bankası A.Ş. Vakfı Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.

Aydın, A., (2006), *CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, İkinci tıpkı bası, İstanbul: Arıkan Yayınevi.

Belbez, H., (1946), “Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorumu”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, S. 2-4, C.3, s.387-402.

Deschenaux H., Tercier P., (1983), *Sorumluluk Hukuku*, Çeviren: Salim Özdemir, Ankara: Kadioğlu Matbaası.

Doğanay, E., *Ticaret Hukukunda Kara ve Demiryolu Taşımacılığı*, Ankara: Öğretmenler Matbaası.

Doğanay, İ., (1981), *Türk Ticaret Kanunu Şerhi: Madde 399-815*, 3 Cilt, Yeniden İncelenip Genişletilmiş 2. Baskı, Ankara: Olgaç Matbaası, C.II.

Doğanay, İ., (2004), *Türk Ticaret Kanunu Şerhi: Madde 420-815*, 3 Cilt, Tümden Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 4. Bası, İstanbul: Beta Yayınları, C.II.

Erdil, E., (2007), *CMR Konvansiyonu Şerhi: Açıklamalı, İçtihatlı Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, İstanbul: Vedat Kitapçılık.

Eren, F., (2012), *6098 Sayılı Türk Borçlar Kanununa Göre Hazırlanmış Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 14. Baskı, Ankara: Yetkin Yayınları.

Eriş, G., (1996), *Açıklamalı-İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku*, Ankara: Seçkin Yayınevi.

Feyzioğlu, F.N., (1977), *Borçlar Hukuku: Genel Hükümler*, Yenilenmiş ve genişletilmiş 2. bası, İstanbul: Fakülteler Matbaası, C.II.

Gençtürk, M., (2006), *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Gecikmeden Doğan Sorumluluk*, İstanbul: Vedat Kitapçılık.

Gençtürk, M., (2012), “Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları Ve Türk Mahkemelerinin CMR’yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi”, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, No:4, Ekim 2012, Sayı 4, C.XVI, s.117-148.

İnan, A., (2000), “Kusursuz Sorumluluk Örneği Olarak Noterlerin Hukuki Sorumluluğu”, *Sayıştay Dergisi*, S:36, Ocak-Mart, s.25-35.

Kaya, A., (1998), “Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)”, *Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, s.311-333.

Kaya, A., (1998), “Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de(CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II)”, *Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu'na Armağan Sayısı*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, C. LVI, S 1-4, s.239-267.

Kaya, A., (2009), “Türk Ticaret Kanununa Göre Kara Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, *Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan*, İstanbul: Vedat Kitapçılık, C.I, s.919-1032. (TTK'ya Göre Sorumluluk)

Kendigelen, A., Aydın, A., (2001), *Taşıma Hukuku Mevzuatı: Bibliyografyalı, Notlu-İçtihatlı*, İstanbul: Beta Yayınları.

Küçükali, C., (2007), “Taşıyıcının Ziya ve Hasar Halinde Sorumluluktan Kurtulması”, *İstanbul Barosu Dergisi*, C.81, S.4, s.1555-1569.

Oğuzman, M.K., Öz, T., (2011), *Borçlar Hukuku: Genel Hükümler*, 6098 Sayılı Yeni Türk Borçlar Kanunu'na Göre Güncellenip, Genişletilmiş 9. Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, C.I.

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

Özel, H., “Yargıtay 11. Hukuk Dairesi Kararları”, Y. 11.HD., T.20.12.2004, E.2004/3278, K. 2004/12563, *İstanbul Barosu Dergisi*, C.80, S.2006/1, s.293-301. (<http://www.istanbulbarosu.org.tr/yayinlar/BaroDergileri/ibd/20061/ibd200613yhd11.pdf>)

Sekmen, O., (2011), “Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıyıcının Ziya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, *İstanbul Barosu Dergisi*, C.85, S.2011/4, Temmuz-Ağustos 2011, s.106-121.

(<http://www.istanbulbarosu.org.tr/proje/dergi/4/index.html#/119/zoomed>)

Seven, V., (2009), “Kara Taşımalarında (TTK ve CMR) Alt Müteakip Taşıyıcıların Yükle İlgililere Karşı Sorumluluğunun Hukukî Temeli”, *Halûk Konuralp Anısına Armağan*, Ankara: Yetkin Yayınları, C.III., s. 871-900.

Seven, V., “*Taşıma Hukuku*”, (Çevrimiçi)

<http://www.taa.gov.tr/dosya/belge/ttkguncelsunumlari/vuralseven/yr-doc-vural-seven-tasima-hukuku.pdf>

Toroslu, N., (2008), *Ceza Hukuku Genel Kısım*, 12. Baskı, Ankara: Savaş Yayınları.

Türk Hukuk Kurumu, (1991), *Türk Hukuk Lûgatı*, 3. Baskı, Ankara: Başbakanlık Basımevi.

Ülgen, H., (1987), *Hava Taşıma Sözleşmesi*, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.

Üstündağ, B., (2006), “Türk Hukukunda Eşya Taşıma Sözleşmesi”, *Prof.Dr.Fikret Eren’e Armağan*, Ankara: Yetkin Yayınları, s. 931-964.

Yeşilova, E., (2004), *Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu: CMR madde 3, 34 vd.*), Ankara: Yetkin Yayınları.

Yeşilova Aras, E., (2010), *Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme: CMR m.19-20-21*, Ankara: Adalet Yayınevi.

Zeyneloğlu, A., (1980), *Uygulamalı Taşıma Hukuku*, Ankara: Olgaç Matbaası.

<http://emsal.yargitay.gov.tr/VeriBankasiIstemciWeb/>

<http://www.kararara.com>

<http://www.kararevi.com/>

www.basbakanlik.gov.tr/docs/kkgm/.../madde%20gerekce.doc

<http://www.resmigazete.gov.tr>

ÖZ GEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Soyisim, İsim : KARADUMAN, Ece

EĞİTİM BİLGİLERİ

Derece	Kurum	Mezuniyet Yılı
Lisans	Çankaya Üniversitesi	2011
Lise	ODTÜ Geliştirme Vakfı Özel Lisesi	2007

ÜYELİK

2013 Ankara Barosu Üyesi
KOLEJ-IN (TED) Üyeliği

BECERİ VE YETENEKLERİ

Bilgisayar : Microsoft Office Uygulamaları
Yabancı Dil : İngilizce(İyi), Almanca(Başlangıç)