

TAŞIYICININ SORUMLULUĞU ALANINDA  
CMR'İNİN  
6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU'NA İKTİBASİ

ADAPTATION OF CMR  
TO TURKISH COMMERCIAL CODE NR 6102  
UNDER THE LIABILITY OF THE CARRIER

İSTANBUL BİLGİ ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
HUKUK YÜKSEK LİSANS PROGRAMI  
(EKONOMİ HUKUKU)

Doç. Dr. Kerim ATAMER

2011

TAŞIYICININ SORUMLULUĞU ALANINDA  
CMR'İN  
6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU'NA İKTİBASİ

ADAPTATION OF CMR TO TURKISH COMMERCIAL CODE NR 6102  
UNDER THE LIABILITY OF THE CARRIER

Sümeyre AKBURAK  
108615022

Doç. Dr. Kerim ATAMER :

Prof. Dr. Samim ÜNAN :

Doç. Dr. Yeşim ATAMER :

Tezin Onaylandığı Tarih :

Toplam Sayfa Sayısı : 139

Anahtar Kelimeler (Türkçe)	Anahtar Kelimeler (İngilizce)
1) Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi	1) Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road
2) 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu	2) Turkish Commercial Code Nr. 6102
3) Taşıma senedi	3) Consignment note
4) Eşya zararı	4) Good loss
5) Gecikme	5) Delay

## ÖZET

Sınır aşan taşımalara ilişkin uyuşmazlıklar, taşımanın gerçekleştirildiği ortama göre farklı milletlerarası sözleşmeler ile yeknesak kurallara bağlanmıştır. Kara yolu ile yapılan eşya taşımaları, bu alandaki özel hukuk kurallarının birleştirilmesi amacıyla 19 Mayıs 1956’da kabul edilen Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises Par Route (“CMR”) ile düzenlenmiştir. Ülkemiz bakımından uzun yıllar boyunca taraf seçimi veya Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (“MÖHUK”) kapsamında uygulanabilen CMR, Türkiye’nin kabulü ile 1995 yılından bu yana iç hukuk kuralı niteliğinde uygulanmaktadır.

Kara yolu ile taşıma hükümleri, ülkemizde hâlen yürürlükte bulunan 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda (“TTK”), taşıma senedi dolayısıyla kıymetli evrakın alt türü olarak düzenlenmiştir. Mevcut düzenleme, CMR ile çelişen ve günümüzde uygulama alanı dahi kalmayan, taşıma sektörünün ihtiyaçlarına cevap vermekten uzak hükümler içermektedir.

Taşıma Hukuku alanında olduğu gibi, ülkenin diğer ekonomik ve ticari alandaki ihtiyaçlarını karşılamak üzere TTK’nın yenilenmesine karar verilmiştir. Uzun yıllar süren hazırlık çalışmalarının ardından 13 Ocak 2011 tarihinde 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (“Y-TTK”) kabul edilmiştir. Y-TTK’da, geneli itibarıyla milletlerarası sözleşmeler ile uyum sağlanması amaçlanmıştır. Bu amaçla kara taşıma hükümlerinin düzenlenmesinde CMR esas alınmıştır. Çalışma kapsamında, Y-TTK’da Taşıma İşleri başlığı altında, Dördüncü Kitap’ta altı ayrı Kısım’da düzenlenen taşıma kurallarının CMR hükümleri ile karşılaştırmalı bir değerlendirmesi yapılarak, gerekli görülen hususlarda değişiklik önerileri sunulmuştur.

## ABSTRACT

Cross-border disputes are stipulated by uniform rules with different international agreements depending on the location where the transport is realized. Transport of goods via road transport has been regulated by Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises Par Route (“CMR”) which was accepted on the 19th of May 1956 to unify the private law regulations. In terms of our country CMR, which has been applied within the scope of choosing sides or International Private and Civil Procedure Law for many years, is being applied as a national regulation since Turkey’s acceptance of the regulation in 1995.

Road transport has been regulated under Turkish Commercial Code (“TTK”) No.6762 which is currently in effect in our country, as sub type of securities because of the bill of lading. The current regulation has provisions which contradict with CMR. They do not even have any area of application anymore and are far from meeting the requirements of the transport sector.

It has been decided to renew the TTK in order to meet the economical and commercial requirements of the country as well as the requirements in the field of Transport Law. After many years of preparatory study, on the 13th of January 2011 Turkish Commercial Code (“Y-TTK”) No.6102 was enacted. In the Y-TTK, it was intended for compliance with the international agreements in general. As a result of this intention CMR has been taken as a basis for the regulation of the road transport rules. Within the scope of this study, modification offers have been submitted in required matters concerning Y-TTK, under the headline “Transport Activities” after a benchmark study between transport regulations and CMR provisions which have been regulated in the Fourth Book in six separate Chapters.

## İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	III
İÇİNDEKİLER.....	V
KISALTMALAR.....	IX
KAYNAKÇA.....	XI
§ 1. Giriş.....	1
§ 2. CMR'nin tarihçesi.....	2
§ 3. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na genel bir bakış.....	5
§ 4. Kanunlar ihtilâfi kuralları.....	8
I. Giriş.....	8
II. CMR'de yer alan kanunlar ihtilâfi kuralları.....	10
III. Hukuk seçimi.....	11
IV. Eşya taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk.....	12
§ 5. CMR'nin uygulama alanı.....	14
I. Giriş.....	14
II. Maddi hukuk açısından uygulanma şartı.....	14
III. Taşıma belgeleri.....	16
A- CMR düzenlemesi.....	16
B- Y-TTK düzenlemesi.....	18
IV. Taşıma sözleşmesinin varlığı.....	19
A- CMR düzenlemesi.....	19
B- Y-TTK düzenlemesi.....	20
V. Taşıma konusunun eşya olması.....	23
A- CMR düzenlemesi.....	23
B- Y-TTK düzenlemesi.....	25
VI. Taşımanın ücret karşılığı yapılması.....	26
A- CMR düzenlemesi.....	26
B- Y-TTK düzenlemesi.....	27
VII. Taşımanın taşıt aracılığıyla kara yolunda yapılması.....	29
A- Taşıt aracılığı ile yapılması.....	29
B- Kara yolunda yapılması.....	29
§ 6. Taşıyıcının eşya zararından doğan sorumluluğu.....	31
I. Giriş.....	31
II. Sorumluluğun hukuki niteliği.....	32
A- CMR düzenlemesi.....	32
B- Y-TTK düzenlemesi.....	33
III. Sorumluluk süresi.....	35
A- Teslim alma.....	36
1. CMR düzenlemesi.....	36
2. Y-TTK düzenlemesi.....	38
B- Teslim etme.....	39
1. CMR düzenlemesi.....	39
2. Y-TTK düzenlemesi.....	40
3. CMR ve Y-TTK düzenlemeleri açısından gümrüğe teslim.....	40
4. Teslim engelleri.....	42
a) CMR düzenlemesi.....	42
b) Y-TTK düzenlemesi.....	44
5. Taşıma engelleri.....	46
a) CMR düzenlemesi.....	46
b) Y-TTK düzenlemesi.....	47
IV. Eşya zararı.....	48
A- Eşyanın ziyaa uğraması.....	48
1. CMR düzenlemesi.....	48
2. Y-TTK düzenlemesi.....	50

	B-	Eşyanın hasara uğraması .....	52
		1. CMR düzenlemesi .....	52
		2. Y-TTK düzenlemesi .....	54
	V.	Zıya ile hasarın birlikte bulunması .....	54
§ 7.		Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu .....	55
	I.	Giriş .....	55
	II.	Sorumluluğun şartları .....	56
	A-	CMR düzenlemesi .....	56
		1. Taşıma süresinin aşılması .....	56
		a) Süre karşılaştırılan hâllerde .....	56
		b) Süre karşılaştırılmayan hâllerde .....	57
		2. Zarar .....	59
		3. Nedensellik bağı .....	61
	B-	Y-TTK düzenlemesi .....	61
§ 8.		Yardımcılar ile ara taşıyıcıların fiillerinden doğan sorumluluk .....	62
	I.	Giriş .....	62
	II.	Yardımcı kişiler .....	63
	A-	Taşıyıcının çalıştırdığı kişiler .....	64
		1. CMR düzenlemesi .....	64
		2. Y-TTK düzenlemesi .....	65
	B-	Taşıyıcının hizmetlerinden yararlandığı kişiler .....	66
		1. CMR düzenlemesi .....	66
		2. Y-TTK düzenlemesi .....	68
	III.	Ara taşıyıcılar .....	69
	A-	Gönderenle sözleşmesi olmayanlar .....	69
		1. CMR düzenlemesi .....	69
		2. Y-TTK düzenlemesi .....	70
	B-	Gönderenle sözleşmesi olanlar .....	72
		1. CMR düzenlemesi .....	72
		2. Y-TTK düzenlemesi .....	73
	IV.	Sorumluluğun şartları .....	74
	A-	CMR düzenlemesi .....	74
		1. CMR kapsamındaki fiil .....	74
		2. Sorumluluk konusu fiilin yardımcının görevini ifa sırasında meydana gelmesi .....	76
		3. Yardımcının kusurunun aranmaması .....	77
	B-	Y-TTK düzenlemesi .....	77
§ 9.		Tazminat borcunun miktarı ve sınırları .....	81
	I.	Eşyanın zarara uğraması hâlinde ödenecek tazminat .....	81
	A-	Giriş .....	81
	B-	Genel kural .....	83
		1. Zıya hâlinde ödenecek tazminat .....	83
		a) CMR düzenlemesi .....	83
		b) Y-TTK düzenlemesi .....	84
		2. Hasar hâlinde ödenecek tazminat .....	86
		a) CMR düzenlemesi .....	86
		b) Y-TTK düzenlemesi .....	86
		3. Tazminatın yanı sıra iade edilecek masraflar .....	87
		a) CMR düzenlemesi .....	87
		b) Y-TTK düzenlemesi .....	88
	C-	Genel kuralın istisnaları .....	89
		1. Tazminatın üst sınırının arttırılması .....	89
		a) CMR düzenlemesi .....	89
		b) Y-TTK düzenlemesi .....	91
		2. Teslimde özel yarar bildirimini .....	91

	a) CMR düzenlemesi.....	91
	b) Y-TTK düzenlemesi.....	92
	3. Kast veya pervasızca hareket.....	93
	a) CMR düzenlemesi.....	93
	b) Y-TTK düzenlemesi.....	94
	II. Gecikme sebebiyle ödenecek tazminat.....	96
	A- CMR düzenlemesi.....	96
	B- Y-TTK düzenlemesi.....	97
	III. Faiz.....	98
§ 10.	Kurtuluş imkânları.....	99
	I. Giriş.....	99
	II. Genel sebepler.....	100
	A- CMR düzenlemesi.....	100
	1. Hak sahibinin kusuru.....	100
	2. Hak sahibinin talimatı.....	101
	3. Eşyaya özgü kusur.....	102
	4. Taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olay.....	103
	B- Y-TTK düzenlemesi.....	103
	III. Özel sebepler.....	106
	A- Taşımanın açık araçla yapılması.....	106
	1. CMR düzenlemesi.....	106
	2. Y-TTK düzenlemesi.....	107
	B- Eşyanın ambalajsız veya yetersiz ambalajla taşınması.....	109
	1. CMR düzenlemesi.....	109
	2. Y-TTK düzenlemesi.....	110
	C- Yükleme, istif ve boşaltmanın hak sahibince yapılması.....	110
	1. CMR düzenlemesi.....	110
	2. Y-TTK düzenlemesi.....	111
	Ç- Eşyanın doğal niteliği.....	112
	1. CMR düzenlemesi.....	112
	2. Y-TTK düzenlemesi.....	113
	D- İşaret veya numaraların yetersiz veya yanlış olması.....	114
	1. CMR düzenlemesi.....	114
	2. Y-TTK düzenlemesi.....	115
	E- Canlı hayvan taşınması.....	116
	1. CMR düzenlemesi.....	116
	2. Y-TTK düzenlemesi.....	117
	IV. Araçtaki arızaların sorumluluktan kurtuluş sebebi olarak ileri sürülebilmesi.....	118
	A- CMR düzenlemesi.....	118
	B- Y-TTK düzenlemesi.....	119
	V. Birlikte kusur.....	121
	A- CMR düzenlemesi.....	121
	B- Y-TTK düzenlemesi.....	121
§ 11.	Talep ve dava haklarının kullanılması.....	122
	I. Giriş.....	122
	II. Davanın tarafları.....	122
	A- CMR düzenlemesi.....	122
	B- Y-TTK düzenlemesi.....	123
	III. Yetkili Mahkeme.....	124
	A- CMR düzenlemesi.....	124
	B- Y-TTK düzenlemesi.....	125
	IV. Talep ve dava haklarının düşmesi.....	126
	A- CMR düzenlemesi.....	126
	B- Y-TTK düzenlemesi.....	127
	V. Zamanaşımı.....	128

A- CMR düzenlemesi .....	128
B- Y-TTK düzenlemesi.....	129
VI. Rücu hakkı .....	131
A- CMR düzenlemesi.....	131
B- Y-TTK düzenlemesi.....	132
§ 12. Taşıma sözleşmesinde yer alan sorumsuzluk kayıtları .....	132
I. Giriş.....	132
A- CMR düzenlemesi .....	133
B- Y-TTK düzenlemesi.....	134
§ 13. Sonuç ve öneriler.....	134



## KISALTMALAR

<b>AlmTK</b>	: Alman Ticaret Kanunu
<b>AÜHFD</b>	: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
<b>AÜHFTicHukABD</b>	: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Ana Bilim Dalı
<b>AY</b>	: Anayasa
<b>b.</b>	: bent
<b>Batider</b>	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
<b>BK</b>	: Borçlar Kanunu
<b>Bkz./bkz.</b>	: Bakınız
<b>BM</b>	: Birleşmiş Milletler
<b>c.</b>	: cümle
<b>CIM</b>	: Convention Internationale Concernant Le Transport Des Marchandises Par Chemins de Fer
<b>CIV</b>	: Convention Internationale Concernant Le Transport Des Voyageurs Et Des Bagages Par Chemins Fer
<b>CMR</b>	: Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises Par Route
<b>COTIF</b>	: Convention Relative Aux Transports Internationaux Ferroviaires
<b>DenizHD</b>	: Deniz Hukuku Dergisi
<b>DEÜHFD</b>	: Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
<b>dn.</b>	: dipnot
<b>E.</b>	: esas
<b>EGK</b>	: Eski Gümrük Kanunu
<b>ECE</b>	: The Economic Commission for Europe
<b>E-MÖHUK</b>	: Eski Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
<b>e.t.</b>	: erişim tarihi
<b>E-TTK</b>	: Eski Türk Ticaret Kanunu
<b>f.</b>	: fıkra
<b>FIATA</b>	: International Federation of Freight Forwarders Associations
<b>GK</b>	: Gümrük Kanunu
<b>GÜHFD</b>	: Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
<b>HD</b>	: Hukuk Dairesi
<b>HGK</b>	: Hukuk Genel Kurulu
<b>HPD</b>	: Hukuki Perspektifler Dergisi
<b>HUMK</b>	: Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu
<b>ICC</b>	: International Chamber of Commerce
<b>IRU</b>	: International Road Transport Union
<b>İsvBK</b>	: İsviçre Borçlar Kanunu
<b>İÜHFM</b>	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
<b>K.</b>	: karar
<b>karş.</b>	: karşılaştırınız
<b>Komisyon</b>	: Ticaret Kanunu Komisyonu
<b>KTK</b>	: Karayolu Taşıma Kanunu
<b>KTrK</b>	: Karayolları Trafik Kanunu
<b>m.</b>	: madde
<b>LHD</b>	: Legal Hukuk Dergisi
<b>LMHD</b>	: Legal Mali Hukuk Dergisi
<b>LMUIİHD</b>	: Legal Medeni Usul ve İcra İflas Hukuku Dergisi
<b>MalÜHFD</b>	: Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi

<b>MBD</b>	: Manisa Barosu Dergisi
<b>MHB</b>	: Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni
<b>MÖHUK</b>	: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
<b>MS</b>	: milletlerarası sözleşme
<b>Nr/no</b>	: Numara
<b>ÖÇH</b>	: Özel Çekme Hakkı
<b>par.</b>	: paragraf
<b>RG</b>	: Resmi Gazete
<b>s.</b>	: sayfa
<b>S.</b>	: Sayı
<b>T.</b>	: tarih
<b>Tasarı</b>	: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı
<b>TBMM</b>	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
<b>TDK</b>	: Türk Dil Kurumu
<b>TMK</b>	: Türk Medeni Kanunu
<b>TSHK</b>	: Türk Sivil Havacılık Kanunu
<b>TTK</b>	: Türk Ticaret Kanunu
<b>UNIDROIT</b>	: International Institute For The Unification of Private Law
<b>vb.</b>	: ve benzeri
<b>vd.</b>	: ve devamı
<b>YeditepeÜHFD</b>	: Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
<b>yuk.</b>	: yukarıda
<b>Y-TBK</b>	: Yeni Türk Borçlar Kanunu
<b>Y-TTK</b>	: Yeni Türk Ticaret Kanunu

## KAYNAKÇA

- Adıgüzel, Sorumluluk*** : Burak Adıgüzel, Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2003
- Adıgüzel, MBD*** : Burak Adıgüzel, CMR’de Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulmasında Özel Sebepler (CMR m. 17/4), Manisa Barosu Dergisi, Y. 28, C. 23, S. 89, 2004, s. 19-44
- Adıgüzel, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007)***: Burak Adıgüzel, Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Karayolu ile Eşya Taşıyıcısının Sorumluluğu Üzerine Hükümler, LMHD, C. 3, S. 32, (Ağustos 2007), s. 1875-1905
- Akıncı*** : Ziya Akıncı, Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Ankara 1999
- Akkiprik*** : Ali Akkiprik, Karma Taşımada Taşımacının Sorumluluğu CMR m. 2.1: Deniz ile Karayolu’nun Kesişme Noktasında Bulanıklık, DenizHD S. 1-4, (2000), (Gündüz Aybay’ın Anısına Armağan), s. 215-230
- Alangoya/Yıldırım/Deren-Yıldırım*** : Yavuz Alangoya/M. Kâmil Yıldırım/Nevhis Deren-Yıldırım, Medeni Usul Hukuku Esasları, İstanbul 2004
- Arkan, Batider IX/3*** : Sabih Arkan, TTK’nın Taşıma Senetlerine ve İlmuhaberlere İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme, Batider C. IX, S. 3, (1978), s. 1025-1046
- Arkan, Batider X/2*** : Sabih Arkan, Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri–TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme, Batider C. X, S. 2, (1979), s. 397-414
- Arkan, AÜHFD XXXVII/1-4*** : Sabih Arkan, Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler, AÜHFD C. XXXVII, S. 1-4, (1980) s. 313-326
- Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu*** : Sabih Arkan, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 140, Ankara 1982
- Arkan, Batider XII/I*** : Sabih Arkan, Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlar Üzerinde Düşünceler, Batider C. XII, S. 1, (1983), s. 13-25

- Arkan, Fadıl Hıdır Sur Armağanı*** : Sabih Arkan, Taşıyıcının Ücret Hakkı, Prof. Dr. Fadıl H. Sur'un Anısına Armağan, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No. 522, 1983, s. 339-354
- Arkan, I. Sempozyum/CMR*** : Sabih Arkan, Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerine Bir İnceleme, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara 1984, s. 5-21
- Arkan, I. Sempozyum/TTK*** : Sabih Arkan, Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara 1984, s. 101-125
- Arkan, II. Sempozyum*** : Sabih Arkan, Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul, Ankara 1985, s. 43-95
- Arkan, Batider XIV/2*** : Sabih Arkan, Ziya Nedeniyle Ödenecek Tazminatın Belirlenmesinde Esas Alınan Değer ve İadesi Gereken Masraflar-CIM ve CMR Açısından Bir İnceleme-Batider, C. XIV, S. 2, (1987), s. 27-38
- Arkan, Demiryolu*** : Sabih Arkan, Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 206, Ankara 1987
- Arkan, Karayalçın Armağanı*** : Sabih Arkan, CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65. Yaş Armağanı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1988, s. 319-337
- Arkan, Seminer*** : Sabih Arkan, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu Semineri Tartışmaları, İstanbul 1998, s. 87-112
- Arkan, Ticari İşletme*** : Sabih Arkan, Ticari İşletme Hukuku, 13. Baskı, Ankara 2009
- Arkan, Konferans*** : Sabih Arkan, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'na İlişkin Değerlendirmeler, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Konferans, Bildiriler-Tartışmalar, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 420, 13-14 Mayıs 2005, s. 43-60
- Artuk/Gökçen/Yenidünya*** : Mehmet Emin Artuk/Ahmet Gökçen/Ahmet Caner Yenidünya, Ceza Hukuku Genel Hükümler, Turhan Kitabevi, 3. Bası, Ankara 2007

- Atamer, DenizHD V/1-4* : Kerim Atamer, Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi, DenizHD, S. 1-4, (2000), (Gündüz Aybay'ın Anısına Armağan), s. 57-94
- Atamer, MHB XXIII/1-2* : Kerim Atamer, MÖHUK Reformu Hakkında, MHB Y. 23, S. 1-2, (Prof. Dr. Gülören Tekinalp'e Armağan), 2003, s. 89-113
- Atamer, DenizHD VI-VII/1-4* : Kerim Atamer, Gemilerde Aynı Haklara ve Cebri İcraya Uygulanacak Hukuk, DenizHD, S. 1-4, (Haziran 2004), s. 75-90
- Atamer, Cebri İcra* : Kerim Atamer, Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebri İcra, İstanbul 2006
- Atamer, Batider XXIV* : Kerim Atamer, 2002 Atina Sözleşmesi'nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Batider C. XXIV, S. 3, (2008), s. 103-213
- Atamer, Ders Notları* : Kerim Atamer, İstanbul Bilgi Üniversitesi, 2008-2009 Bahar Dönemi, Law 588 Ders Notları
- Atamer, Sempozyum* : Kerim Atamer, Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler, XXIII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu'ndan Ayrı Bası, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, (Haziran 2009), s. 160-274
- Atamer, Batider XXVII* : Kerim Atamer, Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca "Zarar Sigortaları"na Giriş, Batider C. XXVII, (2011) S. 1'den Ayrı Bası, s. 21-106
- AÜHF/TicHukABD* : Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Ana Bilim Dalı, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Görüş, Batider C. XXIII, S. 2, (2005), s. 213-248
- Aydın, Sorumluluk* : Alihan Aydın, CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Arıkan Yayınevi, İstanbul 2006
- Aydın, HPD sayı: 6 (Mayıs 2006)* : Alihan Aydın, TTK Tasarısı'nda, Taşıma İşlerine Dair Hükümlerin Değerlendirilmesi, HPD, S. 6 (Mayıs 2006), s. 67-73
- Berksoy* : İrem Berksoy, CMR Kapsamında Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, LMHD, Y. 3, S. 28, Nisan 2007, s. 755-772
- Can* : Mertol Can, 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukuki Esaslar, GÜHFD, C.IX, S. 1-2, (Haziran-Aralık 2004), s. 11-65

- Coşgun** : Özlem Karaman Coşgun, Kara ve Deniz Yolu ile Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Prof. Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Beta Yayınevi, İstanbul 2003, s. 499-521
- Çelikel/Erdem** : Aysel Çelikel/Bahadır Erdem, Milletlerarası Özel Hukuk, Beta Yayınevi, 10. baskı, İstanbul 2010
- Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu** : A. Ergon Çetingil/Rayegan Kender/Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu, TTK Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında, DenizHD Özel Sayı (Ocak 2006), s. 1-295
- Dirican** : Gökhan Dirican, Yardımcı Şahısların-Alt ve Müteakip Taşıyıcıların Fiilleri Dolayısıyla Taşıyıcının Sorumluluğu (CMR m. 3, m. 34-TTK m. 782, m. 784), MalÜHFD, Prof. Dr. Aydın AYBAY'a Armağan, Y. 2007, S. 1, s. 381-399
- Doğanay** : İsmail Doğanay, Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C. II, Ankara 1974
- Hatemi/Serozan/Arpacı** : Hüseyin Hatemi/Rona Serozan/Abdülkadir Arpacı, Borçlar Hukuku Özel Bölüm, İstanbul 1992
- Ekşi** : Nuray Ekşi, Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, 5718 Sayılı MÖHUK, m. 29, Avrupa'da Devletler Özel Hukuku ve Yeni Türk Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanununun Akitler ve Ticaret Hukukuna İlişkin Hükümleri, Koç Üniversitesi, Dr. Nüsret-Semahat Arsel Uluslararası Ticaret Hukuku Araştırmaları Merkezi, Konferans Yayınları Serisi-2, Legal Kitabevi, İstanbul 2010, s. 125-171
- Eren** : Fikret Eren, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 9. Bası, İstanbul 2006
- Eriş** : Gönen Eriş, Açıklamalı-İçtihatlı-Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku, Ankara 1996
- Franko** : Nisim Franko, Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 259, Ankara 1992
- Gençtürk, Sorumluluk** : Muharrem Gençtürk, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk), İstanbul 2006
- Gençtürk, Somer Armağanı** : Muharrem Gençtürk, Taşıma Sözleşmelerinin Uluslararası Niteliği ve MÖHUK'a Göre Yabancılık Unsuru Bulunan Taşıma Sözleşmelerine

- Uygulanması Gereken Hukuk, Doç. Dr. Mehmet Somer'e Armağan, İstanbul 2006, s. 637-651
- Gürses** : Özlem Gürses, Uluslararası Eşya Taşımalarında Kullanılan Taşıma Senetleri, Prof. Dr. Özer Seliçi'ye Armağan, Ankara 2006
- Kaya, Yüksek Lisans Tezi** : Arslan Kaya, Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1987
- Kaya, İmregün Armağanı** : Arslan Kaya, Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları, Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını No. 715, İstanbul 1998, s. 311-333
- Kaya, Velidedeoğlu Armağanı** : Arslan Kaya, Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II, Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu'na Armağan, İÜHFİM, C. LVI, S. 1-4, (İstanbul 1998), s. 239-267
- Kaya, Seminer** : Arslan Kaya, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu Semineri Tartışmaları, İstanbul 1998, s. 87-112
- Kaya, Sempozyum** : Arslan Kaya, Yeni Türk Ticaret Kanunu Taslağının Getirdikleri ve Türkiye Ekonomisine Muhtemel Etkileri, Yeni Türk Ticaret Kanunu Taslağının Değerlendirilmesi, İktisadi Araştırmalar Vakfı, İstanbul 2007, s. 45-50
- Kaya, Hatemi Armağanı** : Arslan Kaya, Türk Ticaret Kanununa Göre Kara Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan, C. I, (İstanbul 2009), s. 919-1018
- Karan, Batider XXII/3** : Hakan Karan, Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği, Batider C. XXII, S. 3, (2004), s. 99-137
- Karan, Faiz** : Hakan Karan, Yargıtay'ın CMR'nin 27/1 Maddesinde Öngörülen Faiz ile İlgili Yaklaşımının Eleştirisi, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, S. XVIII, Ankara 2001, s. 111-130
- Kender** : Rayegan Kender, Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta ile İlgili Bazı Sorunlar, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-27 Ocak 1984, Maçka - İstanbul, Ankara 1984
- Kendigelen/Aydın, Mevzuat** : Abuzer Kendigelen/Alihan Aydın, Bibliyografyalı-Notlu-İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı, İstanbul 2001

- Kendigelen/ Aydın, Çeviri** : Abuzer Kendigelen/Alihan Aydın, Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR)– Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi, Prof. Dr. Ömer Teoman’a 55. Yaş Günü Armağanı, İstanbul 2002, s. 495-525
- Moroğlu** : Erdoğan Moroğlu, Tasarı Hakkında Genel Değerlendirme, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Sempozyumu, YeditepeÜHFD, C. II, S. 1, (2005), s. 341-351
- Nomer/Şanlı** : Ergin Nomer/Cemal Şanlı, Devletler Hususi Hukuku, 17. Bası, İstanbul 2009
- Oğuzman/Öz** : Kemal Oğuzman/Turgut Öz, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 3. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 2000
- Oğuzman/Seliçi/Özdemir** : Kemal Oğuzman/Özer Seliçi/Saibe-Oktay Özdemir, Eşya Hukuku, 10. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 2004
- Özdemir, Sorumluluk** : Turky Özdemir, Uluslar arası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul 2006
- Özdemir, YeditepeÜHFD IV/1** : Turky Özdemir, Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerinde Sorumsuzluk Anlaşması Akdetme İmkânı ve Sorumluluğun Sınırlarında Değişiklik Yapılması, YeditepeÜHFD, C. 4, S. 1, (2007), s. 119-149
- Öztoprak** : Nurdan Pamak Öztoprak, Kara Taşımalarında Taşıyıcının Hasar ve Ziyadan Doğan Sorumluluğu, İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Yüksek Lisans Programı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2009
- Reisoğlu** : Safa Reisoğlu, Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, İstanbul 2008
- Seven, LMUIİHD sayı: 1 (Eylül 2005)** : Vural Seven, Taşıma Hukukunda Taşıyıcının Kusur Derecesine Bağlanan Sonuçlardan Kaynaklanan İspat Sorunları, LMUIİHD, (Eylül 2005), S. 1, s. 51-57
- Seven, LHD sayı:38 (Şubat 2006)** : Vural Seven, Dış Ticarete Vesaik Mukabili Ödemeli Satışların CMR Kapsamındaki Taşıma Sözleşmelerine Etkisi, LHD, Y. 4, S. 38, (Şubat 2006), s. 447-460
- Seven, LHD sayı: 47 (Kasım 2006)** : Vural Seven, Karayoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Ödeme Karşılığında Teslim Şartı’ndan Doğan Sorumluluğu, LHD, Y. 4, S. 47, (Kasım 2006), s. 3363-3375
- Seven, Konuralp Armağanı** : Vural Seven, Kara Taşımalarında (TTK ve CMR) Alt Müteakip Taşıyıcıların Yükle İlgililere Karşı



- Sorumluluğunun Hukuki Temeli, Haluk Konuralp Anısına Armağan, C. 3, Yetkin Yayınları 2009, s. 871-899
- Sözer, Batider/XIV-2** : Bülent Sözer, Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler (Karayolu, Denizyolu ve Havayolu ile Yapılan Taşımalar Üzerine Mukayeseli Bir İnceleme), Batider C. XIV, S. 2, (1987), s. 89-96
- Sözer, DenizHD Özel Sayı** : Bülent Sözer, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler, DenizHD Özel Sayı (Ocak 2006), s. 301-337
- Süzel** : Cüneyt Süzel, 1993 Cenevre Rehin Sözleşmesi ve TTK Tasarısına İktibas, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2007
- Şanlı** : Cemal Şanlı, Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, MHB Y. 9, S. 1, 1989, s. 47-53
- Şamlı** : Kübra Yetiş Şamlı, Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul 2008
- Şenocak** : Zarife Şenocak, Borçlunun İfa Yardımcılarından Dolayı Sorumluluğu, Ankara 1995
- Tekinalp, Ü., Batider XXIV** : Ünal Tekinalp, Türk Ticaret Hukukunu Ticari İşletme Bağlamında Yeniden Düşünmek, Batider C. XXIV, S. 3, (2008), s. 5-16
- Tekinalp, Ü., Güncel Hukuk** : Ünal Tekinalp, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Ticari İşletme Kitabının İçerdiği Modern Yaklaşımlar, Güncel Hukuk Dergisi, S. 12-84, (2010), s. 14-16
- Tekinalp, G.** : Gülören Tekinalp, Milletlerarası Özel Hukuk, Bağlama Kuralları, 10. baskı, İstanbul 2009
- Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop** : Selahattin Sulhi Tekinay/Sermet Akman/Haluk Burcuoğlu/Atilla Altop, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Filiz Kitabevi, İstanbul 1993
- Türk, Batider XXIII/1** : Hikmet Sami Türk, Türk Ticaret Kanunu Niçin Yenileniyor?, Batider C. XXIII, S. 1, (2005), s. 203-210
- Türk, YeditepeÜHFD/ 1 (2005)** : Hikmet Sami Türk, Tasarı Hakkında Genel Değerlendirme, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Sempozyumu, YeditepeÜHFD, C. II, S. 1, (2005), s. 328-340

- Türk, Konferans*** : Hikmet Sami Türk, Tasarı Hakkında Genel Değerlendirme, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Konferans, Bildiriler-Tartışmalar, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 420, 13-14 Mayıs 2005, s. 19-29
- Ulaş, Seminer*** : Işıl Ulaş, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu Semineri Tartışmaları, İstanbul 1998, s. 87-112
- Ulaş, Batider XXIII/2*** : Işıl Ulaş, Uygulamacı Gözü ile Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'na Bakış, Batider C. XXIII, S. 2, (2005), s. 189-210
- Uslu*** : Murat Uslu, Ara Taşıyıcıların, Asıl Taşıyıcıya Karşı Gecikmeden Doğan Sorumluluklarının CMR Hükümleri Çerçevesinde Kapsamı ve Sınırları, THD, Kasım 2007, S. 15, s. 33-47
- Ülgen, Sempozyum*** : Hüseyin Ülgen, Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, İstanbul 1985, s. 1-31
- Ülgen, Hava Taşıma*** : Hüseyin Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 201, İstanbul 1987
- Ülgen, Uluslararası Taşımacılık*** : Hüseyin Ülgen, Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul Ticaret Odası Yayın No. 1988-27, İstanbul 1988
- Ülgen, TTK*** : Hüseyin Ülgen, Taşıma Hukuku, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayın No. 714, 1997, s. 236-241
- Ülgen, Seminer*** : Hüseyin Ülgen, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu Semineri Tartışmaları, İstanbul 1998, s. 87-112
- Ülgen/Kendigelen/Kaya*** : Hüseyin Ülgen/Abuzer Kendigelen/Arslan Kaya, Karayolu Taşıma Kanunu Tasarısı Hakkında Düşünceler, Prof. Dr. Ömer Teoman'a 55. Yaş Günü Armağanı, İstanbul 2002, s. 795-804
- Ülgen, HPD sayı: 4 (Ağustos 2005)*** : Hüseyin Ülgen, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Taşıma Hukuku ve Sigorta Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar, HPD, S. 4 (Ağustos 2005), s. 25-31
- Ünan*** : Samim Ünan, Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki Eşya Taşımaya, Taşımacı Acentesine, Taşıma İşleri Yüklenicisine ve Zorunlu Sigortaya İlişkin Bazı Yanlış Düzenlemeler, Doç. Dr. Mehmet Somer'e Armağan, İstanbul 2006, s. 383-401

- Yavuz** : Cevdet Yavuz, Borçlar Hukuku Dersleri, Özel Hükümler, Beta Yayınevi, İstanbul 2004
- Yazıcıoğlu** : Emine Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, İstanbul 2000
- Yeşilova, Sorumluluk** : Ecehan Yeşilova, Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, (CMR Madde 3, 34), Ankara 2004
- Yeşilova, DEÜHFD (2005)** : Ecehan Yeşilova, CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti, DEÜHFD, C. 7, S. 1, 2005, s. 237-273
- Yılmaz, Müteakip Taşıma** : Oğuz Yılmaz, CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma, İzmir 2008
- Yılmaz, LHD sayı: 72 (Aralık 2008)** : Oğuz Yılmaz, Taşımanın En Az İki Değişik Taşıma Türü Uygulanarak Gerçekleştirilmesinde Karayolu Taşıyıcısının Durumu (CMR m. 2), LHD, Y. 6, S.72, (Aralık 2008), s. 4015-4034

# Taşıyıcının Sorumluluğu Alanında CMR'nin 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na İktibas

## § 1. Giriş

Milletlerarası alanda gerçekleştirilen eşya taşımalarında, en çok tercih edilen taşıma şekillerinden biri kara yolu ile taşımadır. Kara yolu ile yapılan eşya taşıma sözleşmeleri, genellikle taşıma konusu eşyanın zıya veya hasara uğraması ile eşyanın teslimi gereken sürede ilgisine ulaştırılmamasından kaynaklanan uyuşmazlıklara yol açmaktadır. Eşyanın gönderildiği ve gönderileceği yer olmak üzere iki ayrı devlet sınırını ilgilendiren bu alandaki uyuşmazlıkların çözümünde ulusal bazda öngörülen düzenlemeler, benzer nitelikli uyuşmazlıklarda farklı sonuçların doğmasına sebep olmaktadır. Bu farklı sonuçların önlenmesi ve kara yolu ile yapılan milletlerarası taşımalarda özel hukuk kurallarının birleştirilmesi amacıyla<sup>1</sup> “*Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises Par Route*” şeklindeki Fransızca orijinal adının ilk harfleri ile kısaca “CMR” olarak anılan Milletlerarası Sözleşme<sup>2</sup> düzenlenmiştir<sup>3</sup>.

Kara yolu ile yapılan taşımalara ilişkin hukuki düzenlemeler, ülkemizde 1956 yılından bu yanda yürürlükte bulunan Türk Ticaret Kanunu'nda<sup>4</sup> (“TTK”) yer almaktadır. TTK'da, “Taşıma İşleri ve Taşıma Senedi” başlığı altında yer alan bu düzenlemeler, maddi hukuka ilişkin kanunlar ihtilâfi kuralları da içeren CMR ile çoğu kez çelişmektedir. Bu sebeple, ülkenin ekonomik ve ticari ihtiyaçlarını

---

<sup>1</sup> *Arkan*, Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri, (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme), *Batider C. X*, S. 2, (1979), s. 400; *Arkan*, Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerine Bir İnceleme, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara 1984, s. 8.

<sup>2</sup> 19 Mayıs 1956 tarihli Sözleşme metni için bkz. 2 Aralık 1994 tarih ve 94/6322 sayılı BKK (RG T: 04 Ocak 1995, Sayı: 22161).

<sup>3</sup> *Arkan*, I. Sempozyum/CMR, s. 7-8.

<sup>4</sup> RG T: 9 Temmuz 1956, Sayı: 9353.

karşılıyacak değişiklikler yapılması amacıyla<sup>5</sup> hazırlanan Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda<sup>6</sup> ("Y-TTK"), söz konusu çelişkilerin giderilebilmesi için, CMR hükümleri esas alınarak kara taşıma hükümleri yeniden düzenlenmiştir<sup>7</sup>.

Çalışma kapsamında, CMR'nin asıl düzenleme alanı olan zıya-hasar ve gecikme sorumluluğu ele alınacaktır. Ayrıca her biri ayrı kısımda olmak üzere, taşıyıcının yardımcılarının fiillerinden doğan sorumluluğu, tazminat borcu ve bu borçtan kurtulma imkânları ile talep ve dava haklarının kullanılması konularına yer verilecektir. Bu konuların öncelikle CMR'de düzenlenişi hakkında bilgi verilecek; ardından Y-TTK hükümleri ve yeri geldikçe TTK hükümleri ile karşılaştırmalı değerlendirme yapılacaktır. Bu kapsamda, yasama amacı olarak benimsenen, Y-TTK'nın kara taşıma hükümlerinin CMR hükümleri ile uyumu incelenecek, son olarak sonuç ve öneriler bildirilecektir. İnceleme, Y-TTK'nın Dördüncü Kitap'ının Birinci ve İkinci Kısım'ları ile sınırlı olacaktır.

## § 2. CMR'nin tarihçesi

Milletlerarası alanda yapılan eşya taşımalarına ilişkin ilk düzenleme, 14 Ekim 1890 tarihinde Bern'de imzalanan Demiryolu<sup>8</sup> ile Milletlerarası Eşya Taşımalarına İlişkin Sözleşme<sup>9</sup>dir<sup>10</sup>. Bu Sözleşme'yi takiben 25 Ağustos 1924'te,

<sup>5</sup> *Atamer*, Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebri İcra, İstanbul 2006, s. 42.

<sup>6</sup> RG T: 14 Şubat 2011, Sayı: 27846.

<sup>7</sup> Taşıma Hukukuna ilişkin hükümlerin düzenlenmesinde esas alınan amaç hakkında bkz. [www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr) adresinde, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu, Esas No: 1/324, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayı: 96, s. 51-52.

<sup>8</sup> Demir, hava, deniz ve kara yolu sözcükleri, Türk Dil Kurumu ("TDK") sözlüğü yazım kılavuzuna göre ayrı yazılmalıdır. Bkz. [www.tdk.gov.tr](http://www.tdk.gov.tr). Ancak, uygulamada birleşik yazıldığı görülmektedir. *Atamer*, Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler, XXIII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu'ndan Ayrı Bası, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, (Haziran 2009), s. 174, dn. 27. Bu sözcükleri ihtiva eden milletlerarası sözleşmelerin resmi çevirilerinde ve çalışmada yararlanılan kaynaklarda da genel olarak birleşik yazım tercih edilmiştir. Bu sebeple, çalışmada ayrı yazım; fakat sözleşmeler ve atıf yapılan kaynakların isimleri belirtilirken, esas kullanım şekilleri dikkate alınarak birleşik yazım tercih edilecektir.

<sup>9</sup> Sözleşme'nin kabul edilmesinin ardından, çeşitli tarihlerde eksikliklerinin tamamlanmasına çalışılmıştır. 1924 tarihli revizyon toplantısında eşya taşımacılığının ("CIM") yanı sıra yolcu

milletlerarası alanda yapılan deniz yolu ile eşya taşımalarına ilişkin konişmentoya dair kuralların birleştirilmesi amacıyla Konişmentoya Muteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (“BrükselMS”)<sup>11</sup> hazırlanmıştır. Milletlerarası hava yolu ile yolcu ve eşya taşımacılığı ise, 1929 tarihli VarşovaMS<sup>12</sup> ile düzenlenmiştir<sup>13</sup>.

Çalışma konumuzu oluşturan kara yolu ile yapılan milletlerarası eşya taşımaları ise, CMR ile düzenlenmiştir<sup>14,15</sup>. 1948 yılında Birleşmiş Milletlerin

---

ve bagaj taşımacılığı için de ayrı bir Sözleşme (“CIV”) hazırlanmıştır. 7 Şubat 1970 tarihli Revizyon Konferansında yenilenen Sözleşmeler, Türkiye için, 1924 tarihli Kanunla onaylanarak 3 Temmuz 1975 tarihinde bağlayıcı hâle gelmiştir. 1980 tarihli 8. Revizyon Konferansında demir yolu ile yolcu, bagaj ve eşya taşımacılığına ilişkin Sözleşmelerin tek bir metinde toplanmasına karar verilmiştir. Böylece COTIF olarak anılan yeni Sözleşme 1 Mayıs 1985 yılında yürürlüğe girmiş, Türkiye açısından 21 Mart 1985 tarihinde bağlayıcı hâle gelmiştir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. *Arkan*, Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 206, Ankara 1987, s. 5 vd.; *Arkan*, Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul, Ankara 1985, s. 47 vd.; *Özdemir*, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul 2006, s. 50-64. COTIF, 1999 yılında kapsamlı bir değişikliğe uğramıştır. COTIF ve 1999 yılı değişikliği hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Atamer*, 2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Batider C. XXIV, S. 3’ten Ayrı Bası, (2008), s. 119 ve orada dn. 76-79.

<sup>10</sup> *Arkan*, Batider X/2, s. 398; *Gençtürk*, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk), İstanbul 2006, s. 4; *Yeşilova*, Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu (CMR madde 3, 34), Ankara 2004, s. 19 ve orada dn. 1.

<sup>11</sup> Lahey Kuralları olarak anılan bu Sözleşme, Türkiye tarafından 14 Şubat 1955 tarihinde 6469 sayılı Kanun uyarınca onaylanmıştır. Taraf olma süreci hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Atamer*, Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşme’si, DenizHD, Y. 5, S. 1-4, (2000, Gündüz Aybay’ın Anısına Armağan), s. 79-82. 23 Haziran 1970 tarihinde, 24 Tarihli Brüksel Anlaşması’nın Tadiline Dair Protokol imzalanmış; ancak Visby Kuralları olarak anılan bu Protokole, Türkiye taraf olmamıştır. Tadil Protokolü sonrası, Lahey-Visby Kuralları olarak anılan sistemin getirilerine yönelik eleştirilerin artması üzerine, 06-31 Mart 1978 tarihleri arasında Hamburg’da yapılan Konferans neticesi Hamburg Kuralları adı ile anılan “Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşme’si” kabul edilmiştir. Türkiye bu Sözleşme’ye taraf olmamıştır. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. *Yazıcıoğlu*, Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu, Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, İstanbul 2000, s. 1-7; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 7-9; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 64-80.

<sup>12</sup> Varşova Sözleşme’si, 1955 La Haye, 1961 Guadalajara, 1971 Guatemala, 1975 tarihli Montreal Protokolleri ile değişikliğe uğramıştır. Türkiye, 1 Mart 1977’te 2073 sayılı Kanunla onayladığı Varşova Sözleşme’si ile söz konusu Sözleşmelerden 1955 tarihli Lahey Protokolü ve 4 sayılı Montreal Protokolüne taraftır. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. *Ülgen*, Hava Taşıma Sözleşmesi, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 201, İstanbul 1987, s. 12-13; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 3-4; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 34-50.

<sup>13</sup> *Arkan*, Batider X/2, s. 399.

<sup>14</sup> *Arkan*, Batider X/2, s. 400; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 2; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 19-20.

<sup>15</sup> Bkz. yuk. § 1.

Avrupa işleriyle görevli Komisyonu ECE<sup>16</sup> öncülüğünde, kara yolu ile eşya taşımalarının milletlerarası alanda ele alınarak bir düzenlemeye bağlanması amacıyla<sup>17</sup>, Özel Hukukun Birleştirilmesi Enstitüsü<sup>18</sup>, Uluslararası Ticaret Odası<sup>19</sup> ve Uluslararası Karayolu Taşıma Birliğinin<sup>20</sup> teşebbüsleri ile bir ön çalışma grubu oluşturulmuştur. Çalışma grubu, ön tasarımı hazırlamakla görevlendirilmiştir. 1953 yılında hazırlanan ön tasarı üzerinde yapılan çalışmalar ile nihai şeklini alan Sözleşme metni, 19 Mayıs 1956 tarihinde imzalanmıştır<sup>21</sup>. CMR m. 43 f. 1 uyarınca, beş devletin onay belgelerini Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne ("BM") tevdi tarihi olan 2 Temmuz 1962 tarihinde yürürlüğe girmiştir<sup>22</sup>.

CMR'de 5 Temmuz 1978 tarihli Protokol ile değişiklik yapılmıştır. Türkiye, 7 Aralık 1993 tarih ve 3939 sayılı Kanun<sup>23</sup> ile CMR'nin onaylanmasını uygun bularak, CMR m. 42 f. 5 uyarınca katılma belgelerini BM'ye sunmuştur. Böylece, 31 Ekim 1995 tarihinden itibaren, her iki Protokole de taraf olmuştur<sup>24</sup>. Türkçe resmi çevirisinde, "Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi" olarak tercüme edilen Sözleşme<sup>25</sup>, başlığından da anlaşılacağı üzere, adı ile başlayan ve metne de yayılan tercüme hata ve eksiklikleri ile doludur<sup>26</sup>. Bu

<sup>16</sup> The Economic Commission for Europe, ayrıntılı bilgi için bkz. [www.unece.org](http://www.unece.org).

<sup>17</sup> Sözleşme'nin hazırlanmasındaki amaç hakkında bkz. CMR Başlangıç Maddesi (=Dibace).

<sup>18</sup> International Institute For The Unification of Private Law: "UNIDROIT", ayrıntılı bilgi için bkz. [www.unidroit.org](http://www.unidroit.org).

<sup>19</sup> International Chamber of Commerce: "ICC", ayrıntılı bilgi için bkz. [www.iccwbo.org](http://www.iccwbo.org).

<sup>20</sup> International Road Transport Union: "IRU", ayrıntılı bilgi için bkz. [www.iru.org](http://www.iru.org).

<sup>21</sup> CMR'ye taraf devletlerin listesi için bkz. *Kendigelen/Aydın*, Bibliyografyalı-Notlu-İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı, İstanbul 2001, s. 131.

<sup>22</sup> *Arkan*, Batider X/2, s. 400; *Arkan*, I. Sempozyum/CMR, s. 7-8.

<sup>23</sup> Onay Kanunu için bkz. 7 Aralık 1993 tarih ve 3939 sayılı Kanun (RG T: 14 Aralık 1993, Sayı: 21788).

<sup>24</sup> *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 2; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 20, dn. 7. 1978 tarihli Protokol, esas itibarıyla tazminatın sınırlandırılmasına ilişkin hesap birimi değişikliğine yöneliktir. *Arkan*, CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65. Yaş Armağanı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1988, s. 319. Protokol metni için bkz. <http://www.jus.uio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956.amended.protocol.1978/>. (e.t. 10 Ekim 2009)

<sup>25</sup> Fransızca ve İngilizce olmak üzere tek bir orijinal nüsha hâlinde yayımlanan Sözleşme bakımından her iki dildeki metinler eş değerdedir, bkz. CMR m. 51 f. 3.

<sup>26</sup> Resmi çeviriye ilişkin eleştiriler hakkında bkz. *Akkiprik*, Karma Taşımada Taşımacının Sorumluluğu, CMR m. 2.1: Deniz ile Karayolu'nun Kesişme Noktasında Bulanıklık, DenizHD, S. 1-4, (2000), (Gündüz Aybay'ın Anısına Armağan), s. 218,230; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 2; *Kaya*, Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları, Prof. Dr. Oğuz

sebeple çalışmada genel olarak, resmi çeviri yerine; resmi çeviriye ilişkin eleştiriler dikkate alınarak hazırlanan ve esas metne yakın serbest çeviri denemelerinden yararlanılmıştır<sup>27</sup>.

### § 3. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na genel bir bakış

6762 sayılı TTK'da, “ülkenin ekonomik ve ticari ihtiyaçlarını karşılayacak değişiklikler yapılması veya yeni bir Kanun Tasarısı hazırlamak”, görevini yerine getirmek üzere, 8 Aralık 1999 tarihinde Ticaret Kanunu Komisyonu (“Komisyon”) kurulmasına karar verilmiştir<sup>28</sup>. Komisyonun 10 Şubat 2000 tarihli ilk toplantısında<sup>29</sup> çalışmaların yürütülmesi için Alt Komisyonların kurulması kararı alınmış ve bu karar gereğince her bir Kitap için ayrı komisyon<sup>30</sup> oluşturulmuştur. Komisyonlarca gerçekleştirilen beş yıllık çalışma sürecinin ardından “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı” başlıklı metin<sup>31</sup> (“Taslak”) hazırlanmış ve 24 Şubat 2005 tarihinde kamuoyunun değerlendirmesine sunulmuştur<sup>32</sup>.

Komisyon, Taslağı değerlendirmek için kamuoyuna tanınan üç aylık sürenin ardından, eleştirileri görüşmek üzere yeniden toplanmıştır. Taslak üzerinde gerekli değişiklik ve eklemeler tamamlanarak 22 Haziran 2005 tarihinde Başbakanlığa sevk edilmiş, böylece Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü'nün inceleme süreci

---

İmregün'e Armağan, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayın No. 715, İstanbul 1998, s. 313, dn. 6; *Kendigelen/Aydın*, Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR)-Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi, Prof. Dr. Ömer Teoman'a 55. Yaş Günü Armağanı, İstanbul 2002, s. 495-498.

<sup>27</sup> Bu amaçla yararlanılan kaynaklar şunlardır: *Kendigelen/Aydın*, Çeviri, s. 495-525; *Kendigelen/Aydın*, Mevzuat, s. 131-166.

<sup>28</sup> Y-TTK'nın hazırlık süreci hakkında geniş bilgi için bkz. *Atamer*, Cebri İcra, § 3.

<sup>29</sup> 10 Şubat 2000 günü, Ankara'da çalışmalarına başlayan Türk Ticaret Kanunu Komisyonunun ilk toplantısında, dönemin Adalet Bakanı Prof. Dr. Hikmet Sami Türk'ün yaptığı açılış konuşması için bkz. *Türk*, Türk Ticaret Kanunu Niçin Yenileniyor?, Batider C. XXIII, S. 1, (2005), s. 203-210.

<sup>30</sup> Oluşturulan Komisyonlar; Ticari İşletme, Şirketler, Kıymetli Evrak, Taşıma, Deniz Ticareti ve Sigorta Komisyonu olmak üzere altı tanedir.

<sup>31</sup> Taslak metin için bkz. <http://www.mukellefgazetesi.com.tr/turkticaretkanunutasarisi.htm>.(e.t . 15.10.2009)

<sup>32</sup> *Atamer*, Cebri İcra, s. 41 vd.; Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, TTK Tasarısının “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında, Deniz HD Özel Sayı (Ocak 2006), s. 1; *Süzel*, 1993 Cenevre Rehin Sözleşmesi ve TTK Tasarısına İktibası, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2007, s. 1.



başlamıştır<sup>33</sup>. Taslak, inceleme neticesi gerekli görülen düzenleme çalışmalarının ardından, 5 Ekim 2005 tarihinde yeniden Başbakanlığa sunulmuştur. Bakanlar Kurulunca kabul edilerek Tasarı<sup>34</sup> niteliği kazanan Taslak, 9 Kasım 2005 tarihinde, Başbakanlık tarafından Türkiye Büyük Millet Meclisi (“TBMM”) Başkanlığına gönderilmesinin ardından, TBMM tarafından esas komisyon olan Adalet Bakanlığı Komisyonuna havale edilmiştir<sup>35</sup>. Adalet Komisyonunca 3 Mayıs 2007 tarihinde, Esas No: 1/1138 ve Karar No: 123 sayılı, “22. Dönem Adalet Komisyonu Raporu” olarak kabul edilen Tasarı, 11 Ocak 2008 tarihli toplantıda aynen kabul edilmiştir<sup>36</sup>. TBMM Genel Kuruluna sunulmasının ardından kısmen oylanmış Tasarı, uzun yıllar TBMM gündeminde yer almış, nihayet 13 Ocak 2011 tarihinde oylanarak kanunlaşmıştır<sup>37</sup>. 6102 sayılı Y-TTK’nın yürürlük tarihi<sup>38</sup>, 01 Temmuz 2012 olarak belirlenmiştir<sup>39</sup>.

Taşıma hukukuna ilişkin hükümler TTK’da, Üçüncü Kitap’ın İkinci Kısım’ında “Taşıma İşleri ve Taşıma Senedi” başlığı altında yer almakta ve “Kıymetli Evrak”ın bir alt düzenlemesi niteliğinde görülmektedir. Kıymetli evrak ve kambiyo senetlerine ilişkin hükümler, İsviçre Borçlar Kanunu’nun (“İsvBK”) yanı sıra çeşitli yabancı kaynaklardan derlenerek alınmıştır<sup>40</sup>. Taşıma senetlerine ilişkin hükümler ise Fransız-Fas Hukuku’ndan iktibas edilen 1926 tarihli Eski Ticaret Kanunu’nun (“ETK”) m. 890 ve devamındaki maddelerinden alınmıştır<sup>41</sup>.

<sup>33</sup> *Atamer*, Cebri İcra, s. 55-56; *Süzel*, s. 1.

<sup>34</sup> 9 Kasım 2005 tarihli Tasarı metni için bkz. [http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tasari\\_teklif\\_sd.onerge\\_bilgileri?kanunlar\\_sira\\_no=54946](http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tasari_teklif_sd.onerge_bilgileri?kanunlar_sira_no=54946) (e.t. 15 Ekim 2009).

<sup>35</sup> *Atamer*, Cebri İcra, s. 56-57; *Süzel*, s. 1; *Aydın*, TTK Tasarısı’nda, Taşıma İşlerine Dair Hükümlerin Değerlendirilmesi, HPD, S. 6 (Mayıs2006), s. 67.

<sup>36</sup> 3 Mayıs 2007 tarihli metin, 22 Temmuz 2007 tarihli genel seçimler sebebiyle TBMM Genel Kuruluna sevk edilememiştir. Seçim sonrası tekrar Adalet Komisyonuna havale edilen Tasarı, 1/324 Esas numarasını almıştır. *Atamer*, Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca “Zarar Sigortaları”na Giriş, *Batider C. XXVII*, (2011) S. 1’den Ayrı Bası, s. 30-31. Adalet Komisyonun 11 Ocak 2008 tarih ve Esas No: 1/324, Karar No: 10 sayılı Raporu için bkz. [www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr) adresinde, TBMM Dönem:23, Yasama Yılı: 2, S. Sayı:96, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu.

<sup>37</sup> Bkz. <http://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k6102.html>. (e.t. 01 Şubat 2011).

<sup>38</sup> Yürürlük için bkz. Y-TTK m. 1534, TBMM S. Sayısı: 96, s. 907.

<sup>39</sup> Y-TTK’nın hazırlık ve kanunlaşma süreci hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Atamer*, *Batider C. XXVII*, s. 28-32.

<sup>40</sup> *Arkan*, *Ticari İşletme Hukuku*, 13. baskı, Ankara 2009, s. 11, dn. 7.

<sup>41</sup> *Arkan*, TTK’nın Taşıma Senetlerine ve İlmuhaberlere İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme, *Batider C. IX*, S. 3, (1978), s. 1029.

İlk olarak Türk Borçlar Kanunu<sup>42</sup> (“BK”) m. 431 ila m. 448 arasında, Nakliye Mukaveleleri başlığı altında yer alan Taşıma Hukukuna ilişkin hükümler, Türk Ticaret Kanunu’nun Meriyet ve Tatbik Şekli Hakkında Kanun<sup>43</sup> ile ilga edilerek, TTK m. 762 ila m. 808 hükümleri arasına alınmıştır<sup>44</sup>.

Taşıma Hukukuna ilişkin hükümler Y-TTK’da, “Taşıma İşleri” başlıklı Dördüncü Kitap olarak düzenlenmiştir<sup>45</sup>. Bu Kitap ise; Genel Hükümler (m.850-855), Eşya Taşıma (m. 856-893), Taşınma Eşyası Taşınması (m. 894-901), Değişik Tür Araçlar ile Taşıma (m. 902-905), Yolcu Taşıma (m. 906-916) ve Taşıma İşleri Komisyoncusu (m. 917-931) olmak üzere altı Kısım’a ayrılmıştır.

Y-TTK’da geneli itibarıyla, milletlerarası sözleşmelerin öncelikli kaynak olarak kullanılması tercih edilmiştir. Tercihe uygun olarak, taşıma hükümlerinin düzenlenmesinde esas alınan kaynak da, CMR olmuştur. Bununla birlikte taşınma eşyası taşıma, karma taşıma gibi TTK’da bulunmayan hükümler ve yolcu taşıma ile özellikle de taşıma işleri komisyoncusu hükümlerinin düzenlenmesi bakımından, 25 Haziran 1998 tarihli Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu ile değişik Alman Ticaret Kanunu’ndan (“AlmTK”) yararlanılmıştır<sup>46</sup>.

---

<sup>42</sup> RG T: 8 Mayıs 1926, Sayı: 366.

<sup>43</sup> RG T: 29 Temmuz 1956, Sayı: 9353.

<sup>44</sup> *Can*, 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’na Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabii Olduğu Hukuki Esaslar, GÜHFD, C.IX, S. 1-2, (Haziran-Aralık 2004), s. 17-18; *Doğanay*, Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C. II, Ankara 1974, s. 1521-1522; *Hatemi/Serozan/Arpacı*, Borçlar Hukuku Özel Bölüm, İstanbul 1992, s. 507.

<sup>45</sup> Y-TTK’da, Taşıma Hukukunun ayrı bir kısımda ve CMR esas alınarak düzenlenmesi gerektiği yönündeki görüşler için bkz. *Arkan*, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu Semineri Tartışmaları, İstanbul 1998, s. 109-110; *Kaya*, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu Semineri Tartışmaları, İstanbul 1998, s. 110; *Ulaş*, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu Semineri Tartışmaları, İstanbul 1998, s. 109; *Ülgen*, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu Semineri Tartışmaları, İstanbul 1998, s. 110-111. Y-TTK’da, kara yolu taşıma hükümlerinin düzenlenmesinde benimsenen yasama tercih ve sebepleri hakkında bkz. Y-TTK Genel Gerekeçe § 158, TBMM S. Sayısı: 96, s. 51; *Adıgüzel*, Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Karayolu ile Eşya Taşıyıcısının Sorumluluğu Üzerine Hükümler, LMHD, C. 3, S. 32, (Ağustos 2007), s. 1875-1876; *Ülgen*, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Taşıma Hukuku ve Sigorta Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar, HPD, S. 4 (Ağustos 2005), s. 25; *Kaya*, Yeni Türk Ticaret Kanunu Taslağının Getirdikleri ve Türkiye Ekonomisine Muhtemel Etkileri, Yeni Türk Ticaret Kanunu Taslağının Değerlendirilmesi, İktisadi Araştırmalar Vakfı, İstanbul 2007, s. 49-50.

<sup>46</sup> Bkz. Y-TTK Genel Gerekeçe § 14, TBMM S. Sayısı: 96, s. 12; Y-TTK Genel Gerekeçe § 159, TBMM S. Sayısı: 96, s. 52; 850 ila 855’inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar, TBMM S. Sayısı: 96, s. 292.

Y-TTK, ülkemiz açısından 1995'ten bu yana, kara yolu ile milletlerarası eşya taşımalarında ortaya çıkan uyuşmazlıkların varlığı hâlinde uygulanan CMR ile uyumlu hâle getirilmeye çalışılmıştır. Y-TTK'nın kabul edilmesi ile birlikte, TTK uygulamasında CMR ile çelişen hükümler ve yorum sorunlarının artık ortadan kalkacağı genel kabul görmektedir. Bu kabule rağmen, Y-TTK hükümlerinin düzenlenmesinde esas alınan metinlerin çevirisine ilişkin hatalar, metin ile gerekçenin birbirine uygun olmaması ve kullanılan ifadelere ilişkin eleştiriler de yoğun olarak yapılmış, aynı şekilde bu eleştirilere yönelik öneriler de sunulmuştur<sup>47</sup>.

#### § 4. Kanunlar ihtilâfı kuralları

##### I. Giriş

Anayasa<sup>48</sup> (“AY”) m. 90 f. 5 uyarınca, Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası andlaşmalar<sup>49</sup> kanun hükmündedir. Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun<sup>50</sup> (“MÖHUK”) m. 1 f. 1 uyarınca, içinde yabancılik unsuru<sup>51</sup>

<sup>47</sup> Eleştiri ve öneriler hakkında bkz. *Arkan*, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'na İlişkin Değerlendirmeler, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Konferans, Bildiriler-Tartışmalar, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 420, 13-14, Mayıs 2005, s. 43-46; Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Görüş, *Batider C. XXIII, S. 2*, (2005), s. 213-248; *Aydın*, HPD sayı: 6 (Mayıs 2006), s. 67-73; *Moroğlu*, Tasarı Hakkında Genel Değerlendirme, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Sempozyumu, YeditepeÜHFD, C. II, S. 1, (2005), s. 341-351; *Sözer*, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler, *DenizHD Özel Sayı (Ocak 2006)*, s. 301-335; *Türk*, Tasarı Hakkında Genel Değerlendirme, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Sempozyumu, YeditepeÜHFD, C. II, S. 1, (2005), s. 328-340; *Ulaş*, Uygulamacı Gözü ile Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'na Bakış, *Batider C. XXIII, S. 2*, s. 189-210.

<sup>48</sup> Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, T: 7 Kasım 1982, No: 2709.

<sup>49</sup> AY hükmünde “milletlerarası andlaşma” ifadesi kullanılıyor ise de, MÖHUK ifadesi ile uyumlu olduğu ve eş anlam taşıdığı için “sözleşme” terimi kullanılması tercih edilecektir.

<sup>50</sup> RG T: 12 Aralık 2007, Sayı: 26728.

<sup>51</sup> Bir hukuki ilişkinin, birden çok hukuk sistemi ile ilişkili olmasını ifade eden yabancılik unsuru: Belirli bir olay veya ilişkiye yabancı devlet vatandaşının katılması, hukuki ilişkide bulunan taraflardan birinin yerleşim yerinin yabancı devlette bulunması, uyuşmazlık konusu eşyanın yabancı devlette bulunması, uyuşmazlık konusu olayın tamamen veya kısmen yabancı devlet sınırlarında meydana gelmesi veya uyuşmazlığa taraflarca yabancı hukukun uygulanacağını kararlaştırılması gibi hâllerde ortaya çıkabilir. *Çelikel/Erdem*, Milletlerarası

barındıran uyuşmazlıklarda uygulanacak hukuk, MÖHUK hükümleri aracılığıyla bulunur. MÖHUK m. 1 f. 2<sup>52</sup> uyarınca milletlerarası sözleşme hükümleri saklıdır<sup>53</sup>. Bu hükümleri birlikte değerlendirdiğimizde, yabancılık unsuru taşıyan milletlerarası uyuşmazlık; öncelikle bu alanda düzenlenmiş olan milletlerarası sözleşme hükümlerine göre<sup>54</sup>, bu alanda düzenlenmiş sözleşme bulunmaması hâlinde ise MÖHUK'nın ilgili hükümlerine göre çözümlenecektir<sup>55</sup>. Bu sonuç, MÖHUK m. 2 f. 1 uyarınca, hâkim, kanunlar ihtilâfi kurallarını ve bu kurallara göre belirlenen yetkili yabancı hukuku re'sen uygulamak zorunda olduğundan, içinde yabancılık unsuru barındıran uyuşmazlıklarda her ihtimalde izlenecek usulü ifade etmektedir<sup>56</sup>.

CMR, Türkiye'nin taraf olması sebebiyle<sup>57</sup>, milletlerarası eşya taşımalarında ortaya çıkan uyuşmazlıklarda re'sen uygulanacaktır. Ancak CMR, taşıma sözleşmesini bütün yönleri ile ele alan bir Sözleşme değildir. CMR'nin asli düzenleme alanı, taşıma senedi ve taşıyıcının sorumluluğu alanlarında yoğunlaşmaktadır<sup>58</sup>. Bu sebeple, CMR'de düzenlenmeyen alanlarda kanunlar

---

Özel Hukuk, Beta Yayınevi, 10. baskı, İstanbul 2010, s. 8; *Nomer/Şanlı*, Devletler Hususi Hukuku, 17. bası, İstanbul 2009, s. 5; *Uşlu*, Ara Taşıyıcıların, Asıl Taşıyıcıya Karşı Gecikmeden Doğan Sorumluluklarının CMR Hükümleri Çerçevesinde Kapsamı ve Sınırları, THD, Kasım 2007, s. 39, dn. 32; *Tekinalp, G.*, Milletlerarası Özel Hukuk, Bağlama Kuralları, 10. baskı, İstanbul 2009, s. 20.

<sup>52</sup> MÖHUK m. 1 f. 2'nin uygulama alanı için bkz. *Atamer*, DenizHD V/I-4, s. 76 vd.; *Atamer*, Gemilerde Aynı Haklara ve Cebri İcraya Uygulanacak Hukuk, DenizHD, Y. 6-7, S. 1-4, (2001-2002 ve Basım Tarihi 2004), s. 76-77; *Atamer*, MÖHUK Reformu Hakkında, MHB Y. 23, S. 1-2, (Prof. Dr. Gülören Tekinalp'e Armağan), 2003, s. 90; *Atamer*, Sempozyum, s. 174-192; *Çelikel/Erden*, s. 43-46; *Nomer/Şanlı*, s. 70-71; *Tekinalp, G.*, s. 32-34; bu konuda diğer kaynaklar için bkz. *Süzel*, s. 13, dn. 74.

<sup>53</sup> Bahsi geçen hükümler, 20 Mayıs 1982 tarih ve 2675 sayılı MÖHUK'dan ("E-MÖHUK") değişiklik yapılmaksızın yeni MÖHUK'ya aynen alınmıştır. Bkz. E-MÖHUK m. 1 f. 1 ve 2.

<sup>54</sup> Y11HD, 7.10.2004, E. 2003/13029, K. 2004/9437 sayılı karar uyarınca, CMR, Anayasa m. 90 gereği bir iç hukuk kuralı hâline geldiğinden, uyuşmazlık konusu olaya CMR'nin öncelikle uygulanması gerekir. Karar metni için bkz. [www.kazanci.com](http://www.kazanci.com). Ayrıca, bir uyuşmazlığın, kendi alanında imzalanan sözleşmeye uygun olarak çözümü için, bu uyuşmazlığın, sözleşmenin uygulama maddesi kapsamında olması gerekir. *Süzel*, s. 13.

<sup>55</sup> *Atamer*, Sempozyum, s. 174.

<sup>56</sup> Bu usul, önemine binaen Y-TTK'da da ayrıca ifade edilmiştir. Bkz. Y-TTK m. 850 ila m. 855'inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar (TBMM S. Sayısı: 96, s. 292). Ayrıca Y-TTK m. 852 f. 1 uyarınca, CMR'nin uygulanma şartları gerçekleşirse, öncelikle uygulanacaktır. Bkz. Y-TTK m. 852 f. 1 Gereke'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 294.

<sup>57</sup> Taraf olma süreci hakkında bkz. yuk. § 2.

<sup>58</sup> *Aydın*, CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Arıkan Yayınevi, İstanbul 2006, s. 24. CMR'de, her ihtimalde uygulanabilecek genel nitelikli

ihtilâfi kuralları gereğince uygulanacak hukukun tespiti gerekir<sup>59</sup>. CMR’de bazı kanunlar ihtilâfi kuralları özel olarak düzenlenmiştir; ancak, yine de uyuşmazlığa çözüm aranırken boşluk ile karşılaşılması hâlinde uygulanacak hukuk, MÖHUK hükümlerine göre tespit edilecektir.

## II. CMR’de yer alan kanunlar ihtilâfi kuralları

CMR’de, bazı hâllere ilişkin kanunlar ihtilâfi kurallarına yer verildiği yukarıda belirtilmişti<sup>60</sup>. Bu hâller şu şekilde sayılabilir<sup>61</sup>:

CMR m. 5 f. 1 c. 2 uyarınca, taşıma senedinde kullanılan imzaların matbu olması veya imzalar yerine taşıyıcı ya da gönderenin mühür kullanması hâlinde, bunların geçerliliği senedin düzenlendiği yer hukukuna göre belirlenir. CMR m. 5 f. 1 c. 1 hükmü ile taşıma senedinin imzalanarak düzenleneceği belirtilirken, bu imzaların geçerliliği hakkında ayrıca düzenlendiği yer hukukunun yetkilendirilmesi, Sözleşme’nin uygulanmasında yeknesaklığın sağlanması amacıyla uzaklaşmaya sebep olacak niteliktedir<sup>62</sup>.

CMR m. 16 f. 5 uyarınca, taşıma sözleşmesine konu olan eşyanın aynı hüküm uyarınca zorunlu olarak satılması söz konusu ise satış usulü, eşyanın bulunduğu yer hukukuna göre belirlenir. Bu durumda CMR m. 16 f. 3’teki satış şartları gerçekleştiği takdirde, uygulanacak hukukun Türk Hukuku olması hâlinde, eşyanın satışı BK m. 92 (=Türk Borçlar Kanunu “Y-TBK” m. 108)<sup>63</sup> hükmüne

---

kanunlar ihtilâfi kurallarına yer verilmemiştir. Bu konuda eleştiriler için bkz. *Akıncı*, Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Ankara 1999, s. 30; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 81-82 ve orada dn. 172; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 30; *Şanlı*, Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, MHB Y. 9, S. 1, (1989), s. 51; *Yılmaz*, CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma, İzmir 2008, s. 6.

<sup>59</sup> Uyuşmazlığa çözüm aranırken CMR’de boşlukla karşılaşılması hâlinde, bu boşluğun yine CMR esas alınarak çözüme gidilmesi gerektiği görüşü hakkında bkz. *Akıncı*, s. 31-32; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 34.

<sup>60</sup> Bkz. yuk. § 4 I.

<sup>61</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 25; *Şanlı*, s. 51.

<sup>62</sup> *Özdemir*, Sorumluluk, s. 31.

<sup>63</sup> RG T: 4 Şubat 2011, Sayı: 27836. Bkz. [www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr) adresinde, Dönem:23, Yasama Yılı: 5, 11 Ocak 2011 tarihli 49. Birleşimde oylanan 1/499 esas sayılı Borçlar Kanunu Tasarısı.

göre yapılacaktır. Eşyanın bulunduğu yer hukukunun uygulanacağı bir diğer düzenleme CMR m. 20 f. 4'tür. Hüküm uyarınca, taşıma sözleşmesine konu olan eşyanın kaybolması ve gerekli sürede bulunamaması sebebiyle, tasarruf hakkı sahibinin<sup>64</sup> tazminat almasını takip eden bir yıl sonra eşyanın bulunması hâlinde, taşıyıcının eşyaya tasarruf hakkı eşyanın bulunduğu yer hukukuna göre belirlenecektir.

CMR m. 29 f. 1 uyarınca, kasta eş değer sayılan kusur ile CMR m. 32 f. 1 uyarınca zamanaşımının durması ve kesilmesi sebepleri, yargılamayı yürüten mahkemenin hukukuna göre belirlenir. Söz konusu düzenlemelerin gerekçesi olarak, kasta eş değer kusur ibarelerinin ulusal mahkemece belirlenmesi ve ayrıca zamanaşımının durma ve kesilme sebeplerinin, usul hukukuna ilişkin olması gösterilmektedir<sup>65</sup>.

### III. Hukuk seçimi

MÖHUK m. 29 f. 1 uyarınca taraflar, eşya taşınmasına ilişkin yaptıkları sözleşmede, bu sözleşmeden doğacak uyuşmazlıkların çözümünde hangi hukukun esas alınacağını belirleyebilirler<sup>66</sup>. Ancak, CMR bakımından taraflar, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan uyuşmazlığa doğrudan uygulanacak CMR hükmü bulunmaması veya bizzat CMR tarafından izin verilen hâllerde hukuk seçimi

---

<sup>64</sup> Tasarruf hakkı sahibi, CMR m. 12 f. 1 anlamında gönderen; f. 2 ve f. 3 anlamında gönderilendir. *Seven*, Dış Ticarete Vesaik Mukabili Ödemeli Satışların CMR Kapsamındaki Taşıma Sözleşmelerine Etkisi, LHD, Y. 4, S. 38, (Şubat 2006), s. 454, dn. 25.

<sup>65</sup> *Özdemir*, Sorumluluk, s. 31.

<sup>66</sup> Kanunlar ihtilâfî kurallarının uygulanması söz konusu olduğunda, öncelikle tarafların sözleşme hakkında hukuk seçimi yapıp yapmadıklarına bakılacaktır. *Çelikel/Erdem*, s. 371; *Ekşi*, Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, 5718 Sayılı MÖHUK, m. 29, Avrupa'da Devletler Özel Hukuku ve Yeni Türk Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun Akitler ve Ticaret Hukukuna İlişkin Hükümleri, Koç Üniversitesi, Dr. Nüsret-Semahat Arsel Uluslararası Ticaret Hukuku Araştırmaları Merkezi, Konferans Yayınları Serisi-2, Legal Kitabevi, İstanbul 2010, s. 126; *Gençtürk*, Taşıma Sözleşmelerinin Uluslararası Niteliği ve MÖHUK'a Göre Yabancılık Unsuru Bulunan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanması Gereken Hukuk, Doç. Dr. Mehmet Somer'e Armağan, İstanbul 2006, s. 644-645; *Nomer/Şanlı*, s. 343; *Şanlı*, s. 52.

yapabilirler<sup>67</sup>. Zira, CMR m. 41 f. 1 c. 1 uyarınca, Sözleşme hükümleri emredicidir ve Sözleşme hükümlerini ihlal eden her şart hükümsüzdür. Bu bakımdan CMR’de, taraflara oldukça sınırlı irade serbestisi tanındığını ifade etmek mümkündür<sup>68</sup>.

Taşıma sözleşmesinin, CMR hükümlerini ihlal eden şartları, m. 41 f. 1 c. 1 uyarınca geçersiz sayılır; fakat bu şartlar, CMR m. 41 f. 1 c. 2 uyarınca, taşıma sözleşmesinin diğer hükümlerinin geçersizliğini gerektirmez; geçersizlik, yalnızca aykırı şartlar bakımındandır<sup>69</sup>.

#### IV. Eşya taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk

CMR’de düzenlenmeyen konularda ve taraflarca hukuk seçimi yapılmayan hâllerde uygulanacak hukuk, MÖHUK m. 29 f. 2 uyarınca belirlenecektir<sup>70</sup>. Hükme göre uyuşmazlığın çözümünde, sözleşmenin kuruluşu sırasında taşıyıcının

<sup>67</sup> *Akıncı*, s. 36-37; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 82, s. 94 ve s. 102; *Gençtürk*, Somer Armağanı, s. 645; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 31-32; *Şanlı*, s. 52; *Tekinalp*, G., s. 428.

<sup>68</sup> Taraf iradesi ile değiştirilebilecek diğer CMR hükümlerine örnek olarak: CMR m. 31 uyarınca tarafların yetkili mahkemeyi belirleyebilmesi; CMR m. 33’e göre tarafların, uyuşmazlığın çözümünde tahkim yolunu seçebilmesi; CMR m. 24 ve m. 26 uyarınca gönderenin ödeyeceği ek ücret karşılığı ve taşıma senedine yazacağı kayıtlarla, taşıyıcının sorumluluk sınırını yükseltebileceğine ilişkin düzenlemeler gösterilebilir. *Akıncı*, s. 37; *Özdemir*, Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerinde Sorumsuzluk Anlaşması Akdetme İmkânı ve Sorumluluğun Sınırlarında Değişiklik Yapılması, *YeditepeÜHFD*, C. 4, S. 1, (2007), s. 125.

<sup>69</sup> *Akıncı*’ya göre CMR m. 41 f. 1 c. 2, BK m. 20 f. 2 (=Y-TBK m. 27 f. 2) ile benzer düzenlemedir. Bkz. *Akıncı*, s. 37. Ancak *Aydın* ve *Kaya*’ya göre, BK m. 20 f. 2 uyarınca, geçersiz kabul edilen hüküm olmaksızın sözleşme uygulanamayacak ise bu hâlde, sözleşmenin tamamı geçersiz olur. Bu sebeple, BK m. 20 f. 2’nin, CMR m. 41 f. 1 c. 2’ye göre daha ağır bir sonucu vardır. Konu hakkında bkz. *Aydın*, Sorumluluk, s. 27, dn. 71; *Kaya*, İmregün Armağanı, s. 328.

<sup>70</sup> *Çelikel/Erdem*, s. 371-372; *Ekşi*, s. 135; *Nomer/Şanlı*, s. 343. E-MÖHUK döneminde, taşıma sözleşmeleri için getirilmiş ayrı bir düzenleme olmadığı için, bu sözleşmelerden doğan uyuşmazlıklar, sözleşmelere ilişkin genel hüküm niteliğindeki m. 24 f. 2 uyarınca, ifa yeri hukuku esas alınarak çözümleniyordu; fakat bu hüküm, kaynak RomaMS olarak anılan, 19 Haziran 1980 tarihli “Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuk Hakkında Milletlerarası Sözleşme”nin hükümlerine uymaması sebebiyle eleştiriliyordu. E- MÖHUK m. 24 f. 2’nin eleştirisi hakkında bkz. *Gençtürk*, Somer Armağanı, s. 645 vd. Ayrıca söz konusu hüküm, ifa yeri hukukunu esas aldığından, taşıyıcının kendisi ile ilgisiz, tamamen belirsiz bir hukuk rejimi ile yargılanmasına sebep oluyordu. Bu sebeple taşıma sözleşmelerine, taşıyıcının yerleşim yeri veya idare merkezi hukukunun uygulanması gerektiği hakkında bkz. *Şanlı*, s. 53.

esas iş yerinin<sup>71</sup> bulunduğu yer hukuku esas alınır. Bu hukukun uygulanabilmesi için, taşıyıcının esas iş yerinin bulunduğu yerin, yükleme veya boşaltmanın yapıldığı yer veya gönderenin esas iş yerinin bulunduğu yer ile aynı devlet sınırları içinde olması gerekir<sup>72</sup>. Aynı maddenin 3'üncü fıkrasına göre, eşya taşıma sözleşmesi ile daha sıkı ilişkili hukuk bulunması hâlinde, sözleşmeye bu şekilde belirlenen devletin hukuku uygulanacaktır.

MÖHUK m. 29 f. 2'de sayılan şartların gerçekleşmemesi hâlinde, taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk, sözleşmeden doğan borç ilişkilerine uygulanacak hukuku düzenleyen MÖHUK m. 24 f. 4 c. 2 uyarınca belirlenecektir<sup>73</sup>. Hükme göre sözleşmeden doğan uyuşmazlıklar, ticari veya mesleki faaliyetler gereği kurulan sözleşmelerde karakteristik edim borçlusunun iş yerinin bulunduğu yer hukukuna göre çözülecektir. Taşıma sözleşmelerinde karakteristik edim taşıma edimi<sup>74</sup> olduğuna göre, uygulanacak hukuk da taşıyıcının iş yeri hukuku olacaktır. Dolayısıyla hükmün sözüne göre, taşıma sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklara, her ihtimalde taşıyıcının esas iş yerinin bulunduğu yer hukuku uygulanacaktır<sup>75</sup>. Bu sebeple, taşıma sözleşmelerine de uygulanabilecek MÖHUK m. 24 f. 4 c. 2 düzenlemesi karşısında, ancak yukarıda belirtilen üç şartın bir arada bulunması hâlinde uygulama alanı bulabilen MÖHUK m. 29 f. 2'nin<sup>76</sup>, gereksiz bir düzenleme olduğu anlaşılmaktadır<sup>77</sup>.

---

<sup>71</sup> Taşıyıcının esas işyeri, taşıma sözleşmesinin kurulduğu sıradaki iş yeridir. Bu sebeple taşıyıcının, taşıma sözleşmesinin kurulmasından sonra iş yerini değiştirmesi fark etmeyecektir. *Ekşi*, s. 153.

<sup>72</sup> *Atamer*, Sempozyum, s. 190-191; *Çelikel/Erdem*, s. 372; *Nomer/Şanlı*, s. 343.

<sup>73</sup> *Atamer*, Sempozyum, s. 191; *Çelikel/Erdem*, s. 372.

<sup>74</sup> Taşıma sözleşmelerinde karakteristik edim, taşıma edimidir. *Kaya*, Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1987, s. 10; *Nomer/Şanlı*, s. 322; *Uslu*, s. 40; *Ülgen*, Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, İstanbul 1985, s. 7. Bir diğer ifadeyle, taşıma sözleşmelerinde karakteristik edim borçlusu taşıyıcıdır. *Şanlı*, s. 52.

<sup>75</sup> *Atamer*, Sempozyum, s. 191.

<sup>76</sup> Taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuku belirleyen hükmün kaynağı, hazırlık süreci ve MÖHUK'ya iktibasında yapılan yanlışlık ve öneriler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Atamer*, MHB XXIII/1-2, s. 105-109.

<sup>77</sup> *Atamer*, Sempozyum, s. 191.



## § 5. CMR'nin uygulama alanı

### I. Giriş

CMR hükümlerinin uygulanabilmesi için gereken şartlar CMR m.1 f. 1'de belirtilmiştir. Hükme göre CMR'nin uygulanabilmesi için gereken ilk şart, gönderen ile taşıyıcı arasında, eşyanın araç ile kara yolundan ücret karşılığı taşınmasına ilişkin bir sözleşmenin varlığıdır. Ayrıca, bu taşıma sözleşmesi uyarınca gönderme yeri ile varma yeri iki farklı devlet sınırı içinde yer almalı ve bu devletlerden en az biri onaylama veya katılma yolu ile CMR'ye taraf olmalıdır<sup>78</sup>. Söz konusu şartların varlığı hâlinde, eşyanın kara yolu ile milletlerarası taşınmasına ilişkin sözleşmeler kapsamında çıkan uyuşmazlıklara uygulanacak hukuk; ilgili devletin mevzuatı değil, CMR hükümleri olacaktır<sup>79</sup>. Aşağıda bu şartlar ayrı ayrı ele alınacaktır.

### II. Maddi hukuk açısından uygulanma şartı

CMR m. 1 f. 1 uyarınca, taşıma konusu eşyanın gönderildiği ya da teslim alınacağı yerin, iki ayrı devlet sınırı içinde olması ve bu devletlerden en az birinin CMR'ye taraf olması gerekir<sup>80</sup>. Aynı maddede taşıma sözleşmesi taraflarının

<sup>78</sup> *Arkan*, Batider X/2, s. 401; *Arkan*, I. Sempozyum/CMR, s. 8-9; *Gürses*, Uluslararası Eşya Taşımalarında Kullanılan Taşıma Senetleri, Prof. Dr. Özer Seliçi'ye Armağan, Ankara 2006, s. 295; *Kaya*, İmregün Armağanı, s. 313.

<sup>79</sup> Y11HD, 2.5.2005, E. 2004/7638, K. 2005/4531 sayılı karar uyarınca, Yunanistan'dan Denizli'ye taşınmak üzere teslim alınan eşyanın, taşıma sırasında hasara uğraması sebebiyle tazminat talep edildiği uyuşmazlık hakkında, mahkemece TTK hükümlerine göre karar verilmiştir. Ancak, olayda CMR'nin uygulanma şartları gerçekleştiğinden ve ayrıca taşıma senedinde de açıkça CMR kaydı yer aldığından, uyuşmazlığın CMR'ye göre çözümlenmesi gerekir, gerekçesi ile mahkeme kararı bozulmuştur. Karar metni için bkz. [www.kazanci.com](http://www.kazanci.com)

<sup>80</sup> YHGK, 13.2.2008, E. 2008/11-52, K. 2008/119 sayılı karar uyarınca, yükleme ve teslim yerleri Türkiye ve Fransa olan taşıma, karadan yapılmakta ve her iki devlet de Sözleşme'ye taraftır. Bu sebeplerle, taşıma ücretinin tahsili için başlatılan icra takibine yapılan itiraz üzerine açılan itirazı iptali davasında, uyuşmazlık CMR m. 1 uyarınca bu Sözleşme hükümlerine göre çözümlenmelidir. Karar metni için bkz. [www.kazanci.com](http://www.kazanci.com)

vatandaşlık ve yerleşim yerlerinin, CMR'nin uygulanması bakımından önem arz etmediği belirtilmiştir<sup>81</sup>. Tarafların vatandaşlık ve yerleşim yerleri; CMR hükümlerinin somut olaya uygulanmasında boşlukla karşılaşılması hâlinde, taşıma sözleşmesine uygulanacak kanunlar ihtilâfi kuralları uyarınca, maddi hukuku belirlemek bakımından önemli olacaktır<sup>82</sup>.

Anılan düzenleme, CMR'nin uygulama alanını genişleterek, CMR'nin, Sözleşme'ye taraf olmayan devletler açısından da uygulanabilmesini sağlamaktadır<sup>83</sup>. Nitekim CMR, Türkiye'nin henüz taraf olmadığı 1995 yılı öncesi dönemde, gerek yetkili hukuk olarak ve gerekse tarafların taşıma sözleşmesinde yaptıkları atıf<sup>84</sup> ile uygulama alanı bulabiliyordu<sup>85</sup>.

Eşyanın gönderildiği yer ile teslim edileceği yer, taşıma sözleşmesine göre belirlenir. Ancak, sözleşme ile belirlenen bu yerler bazı hâllerde değişebilmekte; taşıma, tek bir devlet sınırı içinde kalmasına rağmen CMR hükümleri uygulanabilmektedir<sup>86</sup>. Örneğin, taşıma sözleşmesi ifa edilirken tasarruf hakkı sahibinin talimatı ile veya başka bir sebeple, varma yeri aynı devlet sınırları içinde kalırsa CMR uygulanmaya devam edecektir<sup>87</sup>. Aksi durumda, yani aynı devlet

---

<sup>81</sup> Dolayısıyla, taşıma sözleşmesinin her iki tarafı Türk vatandaşı veya her iki tarafın yerleşim yeri Türkiye'de olsa bile, uyumsuzluk söz konusu olduğunda, yetkili mahkemenin Türk mahkemeleri olması hâlinde, olaya CMR hükümleri uygulanabilecektir. Tabii bu durum, taşıma konusu eşyanın gönderildiği veya teslim alınacağı yerin Türkiye olması hâlinde geçerli olacaktır. *Arkan*, *Batider X/2*, s. 4-5; *Aydın*, Sorumluluk, s. 21; *Gençtürk*, Sorumluluk, 54; *Kaya*, İmregün Armağanı, s. 319; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 21.

<sup>82</sup> *Kaya*, İmregün Armağanı, s. 319.

<sup>83</sup> Böyle geniş kapsamlı bir düzenlemenin gerekçesi, Avrupa bağlantılı milletlerarası kara yolu taşımaları hakkında yeknesak düzenleme getirilmesi ve Avrupa devletlerinin kısa sürede CMR'ye taraf olmalarını sağlamaktır. Belirtilen amaç ve uygulamadan örnekler hakkında bkz. *Arkan*, *Batider X/2*, s. 406-407; *Arkan*, I. Sempozyum/CMR, s. 12; *Arkan*, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 140, Ankara 1982, s. 79.

<sup>84</sup> Y11HD, 2.6.1987, E. 1340/ K. 3332 sayılı karar uyarınca, her ne kadar Türkiye, CMR'ye taraf değil ise de, taşıma sözleşmesi taraflarının anlaşması hâlinde, söz konusu sözleşmeden kaynaklanacak uyumsuzluklar hakkında CMR hükümlerinin uygulanması mümkündür. Karar metni için bkz. *Eriş*, Açıklamalı-İçtihatlı-Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku, Ankara 1996, s. 36. Y11HD, 26.12.2003, E. 2003/13744, K. 2003/12152 sayılı karar uyarınca, CMR hükümleri taraflarca sözleşme hükmü olarak kararlaştırılabilir. Karar metni için bkz. [www.kazanci.com](http://www.kazanci.com).

<sup>85</sup> *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 54-55; *Ülgen*, Taşıma Hukuku, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayın No. 714, 1997, s. 236.

<sup>86</sup> *Gençtürk*, Sorumluluk, 54.

<sup>87</sup> *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 55; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 27; *Ülgen*, Hava Taşıma, s. 18-19.

sınırları içinde kalmak üzere yapılan taşıma sözleşmesi ifa edilirken, varma yeri tasarruf hakkı sahibinin talimatı ile devlet sınırlarını aşarsa, CMR'nin uygulanabilirliği tartışmalıdır<sup>88</sup>. Genel kabule göre, böyle bir talimat verilmesi hâlinde sözleşmenin niteliği değişmektedir<sup>89</sup>. Bu sebeple, tarafların iradesi ile CMR'nin uygulanması mümkün olabilmektedir.

CMR m. 34 uyarınca taşıyıcı, yolun tamamı için taşıma sözleşmesi yapar ve ifaya başladıktan sonra yolun bir kısmı için başka bir taşıyıcı ile anlaşarak eşyayı ve taşıma senedini devrederse, ikinci ve onu takip eden her taşıyıcı, taşıma senedindeki şartlar dâhilinde tüm taşımanın ifasından sorumlu olur. Ayrıca, taşıyıcı başka bir taşıma sözleşmesi yaparak da taşımanın ifasını kısmen veya tamamen bir başka taşıyıcıya devredebilir. Dolayısıyla, asıl taşıyıcının yapmış olduğu bu tür taşıma sözleşmeleri uyarınca, müteakip veya alt taşıyıcı sıfatını kazanan yardımcıların yaptıkları taşımalar, aynı devlet sınırları içinde kalsa bile asıl taşıma sözleşmesine yine CMR uygulanabilmektedir<sup>90</sup>.

### III. Taşıma belgeleri

#### A- CMR düzenlemesi

Taşıma senedi, taşıyıcının talebi üzerine gönderen tarafından düzenlenen hem talimat notu hem de taşıma sözleşmesini ispatlayan belge niteliğindeki, “*Frachtbrief*” ile taşıma konusu eşya üzerindeki aynı hakkı temsil eden kıymetli evrak niteliğindeki “*Ladeschein*”i ifade etmektedir<sup>91</sup>.

Taşıma senedi TTK m. 768 ve devamında her iki anlamı da kapsayacak

<sup>88</sup> Bu konuda tartışma ve görüşler için bkz. *Aydın*, Sorumluluk, s. 22.

<sup>89</sup> *Arkan*'a göre bu tür talimatlar, yeni bir taşıma sözleşmesi yapılması için taşıyıcıya yöneltilmiş icap olarak kabul edilmeli; bu sebeple, taşıyıcı kabul edip etmemekte serbest sayılmalıdır. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 73. Bu konuda diğer görüşler için bkz. *Aydın*, Sorumluluk, s. 22.

<sup>90</sup> *Adıgüzel*, Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2003, s. 24-25; *Arkan*, Batider X/2, s. 405-406; *Aydın*, Sorumluluk, s. 22; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 55; *Gençtürk*, Somer Armağanı, s. 643; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 28.

<sup>91</sup> *Arkan*, Batider X/3, s. 1026.

şekilde düzenlenmiştir. Taşıyıcının talebi üzerine gönderen tarafından iki nüsha olarak düzenlenen taşıma senedinin bir nüshası taşıyıcıya verilirken, diğer nüshası taşıyıcı tarafından imzalanarak gönderene iade edilir. Bu ikinci nüsha, TTK m. 769’da düzenlenen şartları taşıması hâlinde kıymetli evrak niteliğine sahiptir<sup>92</sup>. Taşıyıcı, taşıma senedi düzenlenmesini talep etmediği takdirde, bu defa gönderenin taşıyıcıdan yine kıymetli evrak niteliğini taşıyan ilmuhaber düzenlemesini talep etme hakkı vardır<sup>93</sup>.

Taşıma senedi, CMR’nin resmi çevirisinde “sevk mektubu” olarak ifade edilmiştir. Sevk mektubu, TTK’nın taşıma senedinden farklı olarak yalnızca “*Frachtbrief*”i ifade eder; dolayısıyla, yalnızca taşıma sözleşmesinin varlığı ve şartlarını ispata yarayan belge olup<sup>94</sup>, kıymetli evrak niteliği taşımaz. Bu sebeple, taşıma senedi üst terim olarak sevk mektubunu da kapsar. Dolayısıyla CMR anlamında sevk mektubu, TTK anlamında taşıma senedinin ilk fonksiyonunu ifade eder. Sevk mektubunun kim tarafından düzenleneceği CMR’de belirtilmemiştir. Ancak, CMR m. 5’in, “Sevk mektubu üç nüsha hâlinde düzenlenerek gönderici ve taşıyıcı tarafından imzalanır.” ifadesi sebebiyle her iki tarafın katılımına gereksinim gösterir. Sevk mektubu, üç nüsha olarak düzenlenir; ilk nüsha gönderene verilir, ikinci nüsha eşyaya eşlik eder, üçüncü nüsha ise taşıyıcıda kalır<sup>95</sup>.

CMR m. 4 uyarınca taşıma senedi düzenlenmesi zorunlu değildir. Taşıma senedinin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya zıyaı, CMR’ye tabi taşıma sözleşmesinin varlığını etkilemez. Taşıma senedinin fonksiyonu, CMR m. 9 f. 1 uyarınca, taşıma sözleşmesinin varlığına, sözleşmenin şartlarına ve eşyanın

---

<sup>92</sup> Gürses, s. 297. Ülgen’e göre taşıma senedinin iki nüsha düzenlenmesi hâlinde hangi nüshasının hangi işlevi gördüğü belli olmadığından, CMR’de olduğu gibi üç nüsha düzenlenmesi ve taşıyıcı ile tasarruf hakkı sahiplerinin hakları bakımından ayrıntılı düzenleme yapılması gerekir. Bkz. Ülgen, TTK, s. 237.

<sup>93</sup> Arkan, Batider IX/3, s. 1043-1044.

<sup>94</sup> Bkz. CMR m. 9 f. 1. Sevk mektubunun ispat fonksiyonunun kapsamı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Yeşilova, CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti, DEÜHFD, C. 7, S. 1, 2005, s. 259 vd.

<sup>95</sup> Can, s. 23, dn. 23; Gürses, s. 297; Yeşilova, DEÜHFD (2005), s. 239, 243; Yılmaz, Müteakip Taşıma, s. 14, dn. 40.

taşıyıcı tarafından teslim alındığına dair aksi ispatlanabilir bir karine teşkil etmesidir<sup>96</sup>.

### **B- Y-TTK düzenlemesi**

Taşıma senedi, Y-TTK m. 856 f. 1’de düzenlenmiştir. Hüküm uyarınca taşıma senedi, taraflardan birinin istemi üzerine düzenlenir ve gönderen tarafından imzalanır. Eksik olarak kaleme alınan bu ifadeden, taşıma senedi düzenleme yükümlülüğünün gönderene ait olduğu sonucuna varılmaktadır. Her ne kadar Gerekçe’de<sup>97</sup>, taşıma senedi düzenlenmesinin zorunlu olmadığı ifade edilmişse de, bu konuda Y-TTK m. 856 f. 1 hükmü çok açık değildir. Ancak, Y-TTK m. 896 f. 1’in, “Gönderen, 856 ve 857’inci maddelerden farklı olarak, taşıma senedi düzenlemekle yükümlü değildir.” şeklindeki açık ifadesi karşısında, taşıyıcı talepte bulunduğu takdirde, gönderenin düzenlemekle yükümlü olduğu sonucuna varılabilmektedir<sup>98</sup>. Bu konuda hükme açıklayıcı bir ifade eklenmesi, uygulamada çıkabilecek problemleri engellemek bakımından yerinde olacaktır<sup>99</sup>.

CMR m. 5 f. 1 c. 1 ve c. 3 ile uyumlu olarak, Y-TTK açısından da üç nüsha olarak düzenlenen taşıma senedinin<sup>100</sup>, TTK’dan farklı ve fakat CMR’ye benzer şekilde, kıymetli evrak niteliği yoktur. Yine CMR m. 9’a uygun olarak taşıma senedinin düzenlenmesi, taşıma sözleşmesinin varlığına, içeriğine ve eşyanın taşıyıcıya teslim edildiğine dair karine niteliği taşır<sup>101</sup>. Taşıma senedi düzenlenmemiş ise taşıyıcı, Y-TTK m. 859 f. 1 uyarınca gönderenin talebi üzerine TTK m. 770’te düzenlenen ilmuhabere benzer şekilde yük senedi vermeye zorunludur. Ancak gönderen, taşımanın belgelenmesini istediğinde kendisi taşıma

<sup>96</sup> *Kaya*, İmregün Armağanı, s. 315. Ancak Sözleşme’ye taraf devletler, sadece kendi sınırları içinde gerçekleşen taşımalarda uygulanmak üzere, eşyayı temsil eden taşıma senedi kullanılmasına izin verebilirler. Bkz. CMR m. 1 f. 5.

<sup>97</sup> Y-TTK m. 856 f. 1 Gerekçe’si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 295.

<sup>98</sup> Bkz. Y-TTK m. 896 f. 1; “Gönderen, 856 ve 857’inci maddelerden farklı olarak, taşıma senedi düzenlemekle yükümlü değildir”, TBMM S. Sayısı: 96, s. 770.

<sup>99</sup> Bkz. *Atamer*, İstanbul Bilgi Üniversitesi, 2008-2009 Bahar Dönemi, 4 Mayıs 2009 tarihli Law 588 Ders Notları.

<sup>100</sup> Taşıma senedinin 3 nüsha olarak düzenlenmesi hakkındaki görüş için bkz. yuk. dn. 92.

<sup>101</sup> Bkz. Y-TTK m. 856 f. 2 Gerekçe’si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 295.

senedi düzenleyebildiğinden ve Y-TTK açısından artık belgelerin kıymetli evrak niteliği olmadığından, bu ikinci tür taşıma belgesinin işlevi yoktur<sup>102</sup>. TTK'dan aynen alınan bu hüküm sebebiyle, CMR ile uyumsuz düzenleme söz konusudur.

#### IV. Taşıma sözleşmesinin varlığı

##### A- CMR düzenlemesi

CMR m. 1 f. 1 uyarınca Sözleşme, eşyanın ücret karşılığı taşıtlarla kara yolundan taşınmasına ilişkin her sözleşmeye uygulanır. Hükümde, taşıma sözleşmesinin varlığından bahsediliyor ise de bu sözleşmenin tanımı ve nasıl kurulacağına ilişkin bilgi yoktur<sup>103</sup>. Sözleşmelerin BK m. 1 (=Y-TBK m. 1) uyarınca, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile kurulacağı ilkesi<sup>104</sup> esas alınarak, CMR kapsamındaki taşıma sözleşmelerinin de karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile kurulacağı kabul edilmektedir. Zira, sözleşmenin kurulması açısından eşyanın taşıyıcıya teslimi gerekmez<sup>105</sup>. Nitekim, CMR m. 9 f. 1 ile m. 32 f. 1(b) ve f.1(c) düzenlemeleri de bu konuda yol göstericidir<sup>106</sup>. CMR m. 9 f. 1 uyarınca sevk mektubu, taşıma sözleşmesinin yapıldığına, sözleşmenin şartlarına ve eşyanın taşıyıcı tarafından kabulüne karine teşkil eder. Hükümde taşıma sözleşmesinin kurulması ve eşyanın taşıyıcı tarafından kabul edilme zamanları ayrı ayrı belirtilmiştir. CMR m. 32 f. 1(b)'de, "...yükün taşıyıcı tarafından teslim alınmasından sonraki 60. günde..." ve yine m. 32 f. 1(c)'de; "Bütün diğer durumlarda, taşıma mukavelesinin akdedildiği tarihten sonraki..." şeklindeki ifadeler ile de sözleşmenin kurulması ve eşyanın teslim alınma zamanlarının farklı olabileceği belirtilmiştir. Bu açıklamalardan hareketle

<sup>102</sup> *Arkan*, Konferans, s. 59; *AÜHF/TicHukABD*, s. 238; *Aydın*, HPD sayı: 6 (Mayıs 2006), s. 71.

<sup>103</sup> *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 11.

<sup>104</sup> *Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop*, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Filiz Kitabevi, İstanbul 1993, s. 71-72 ve 74; *Oğuzman/Öz*, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 3. Bası, İstanbul 2000, s. 48-49; *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*, İstanbul 2008, s. 56.

<sup>105</sup> *Arkan*, *Batider X/2*, s. 402; *Arkan*, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 16; *Kaya*, *İmregün Armağanı*, s. 314.

<sup>106</sup> *Aydın*, *Sorumluluk*, s. 6-7; *Gençtürk*, *Sorumluluk*, s. 46; *Özdemir*, *Sorumluluk*, s. 18.

CMR'ye göre, taşıma sözleşmesinin karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile kurulduğu kabul edilmektedir<sup>107</sup>.

Taşıma sözleşmesinin kurulması bakımından şekil şartı aranmadığı gibi, taşıma senedi düzenlenmesi de bir geçerlilik şartı değildir<sup>108</sup>. Zira CMR m. 4 uyarınca, taşıma senedinin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya zıyı hâlleri taşıma sözleşmesinin varlığını etkilemez<sup>109</sup>.

### B- Y-TTK düzenlemesi

TTK'da taşıma sözleşmesi tanımına<sup>110</sup> yer verilmemiştir. Ancak, TTK m. 762'de, taşıma sözleşmesinin unsurlarından biri olan taşıyıcının tanımı yer almaktadır<sup>111</sup>. Bu sebeple doktrinde, TTK m. 762 ve m. 1016 esas alınarak çeşitli tanımlar yapılmıştır<sup>112</sup>. Taşıma sözleşmesini, taşıyıcının ücret karşılığında yolcu veya eşya taşıma edimi üstlenmesi şeklinde tanımlamak mümkündür<sup>113</sup>. Taşıma sözleşmesinin kurulması bakımından TTK'da herhangi bir geçerlilik şartı aranmadığı gibi, taşıma senedi düzenlenmesi zorunluluğu da yoktur<sup>114</sup>.

<sup>107</sup> Adıgüzel, Sorumluluk, s. 22; Aydın, Sorumluluk, s. 6-7; Kaya, İmregün Armağanı, s. 314; Yeşilova, DEÜHFD (2005), s. 240-241.

<sup>108</sup> Bkz. yuk. § 5 III A ve B; Arkan, Batider X/2, s. 402; Kaya, İmregün Armağanı, s. 315.

<sup>109</sup> Adıgüzel, Sorumluluk, s. 22; Gürses, s. 296.

<sup>110</sup> E-TTK'da (RG T: 8 Mayıs 1926, Sayı: 366) taşıma sözleşmesi tanımına yer verilmiştir. E-TTK m. 887'ye göre, bir nakliyecinin ücret mukabilinde, eşya veya eşhasın karada, sularda nakillerini taahhüt eylemesine, nakil mukavelesi itlak olunur. Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 10; Gençtürk, Sorumluluk, s. 11, dn. 2; Kaya, Yüksek Lisans Tezi, s. 9; Kaya, Türk Ticaret Kanununa Göre Kara Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan, C. I, İstanbul 2009, s. 922, dn. 9.

<sup>111</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 10; Kaya, Hatemi Armağanı, s. 922.

<sup>112</sup> Gençtürk, Sorumluluk, s. 12. Taşıma sözleşmesine ilişkin tanımlar için bkz. Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 10; Ülgen, Sempozyum, s. 5; Franko, Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 259, Ankara 1192, s. 2; Eriş, s. 13.

<sup>113</sup> Arkan, Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlar Üzerinde Düşünceler, Batider C. XII, S. 1, (1983), s. 13.

<sup>114</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 16-19; Ülgen, Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul Ticaret Odası Yayın No. 1988-27, İstanbul 1988, s. 10. Ancak, TTK m. 768'de yer alan "...eşyanın taşıyıcıya teslimi ile sözleşme taraflar arasında tamam olur." şeklindeki ibare, taşıma sözleşmesinin niteliğini tartışmalı hâle getirmiştir. Doktrinde ağırlıklı olarak, sözleşmelerin karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile kurulacağı ilkesi ve aynı niteliğin taşıma sözleşmesi ile bağdaşmayacağı gerekçeleriyle, taşıma sözleşmesinin rızai nitelikte olduğu kabul edilmektedir. Rızai sözleşme olarak kabul edilmesi gerektiği yönündeki

Taşıma sözleşmesi Y-TTK'da da tanımlanmamıştır; ancak Y-TTK m. 850 f. 1'de, Taşıma İşleri başlığı altında düzenlenen altı Kısım için de geçerli olacak şekilde taşıyıcı tanımına yer verilmiştir<sup>115</sup>. Hükme göre taşıyıcı, eşya taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir<sup>116</sup>. Gerekçe'ye göre bu tanımda, TTK m. 762'den farklı olarak, taşımanın taşıma sözleşmesi ile yapılması gerektiği ayrıca belirtilmiştir<sup>117</sup>. Ancak Gerekçe'deki bu açıklama, duraksamaya sebep olmaktadır. Zira, taşıma sözleşmesiyle ibaresi maddede yer almadığı takdirde, sözleşmenin kurulamayacağı gibi bir yorum ortaya çıkmaktadır. Oysaki, taşıyıcının gönderen ile anlaşarak ücret karşılığı taşıma taahhüdünde bulunması ile taşıma sözleşmesi kurulabilmektedir. Nitekim Y-TTK m. 856 f. 2'de, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile sözleşmenin kurulabileceği belirtilmiştir<sup>118</sup>.

Taşıma sözleşmesinin kurulması bakımından herhangi bir şekil şartı aranmayan Y-TTK m. 856 f. 2'de, taşıma senedi düzenlenmese de taşıma

---

görüşler için bkz. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 16-18; *Eriş*, s. 16; *Kaya*, Yüksek Lisans Tezi, s. 25-27. Aynı sözleşme olarak kabul edilmesi gerektiği yönündeki görüşler için bkz. *Aydın*, Sorumluluk, s. 5-6; *Hatemi/Serozan/Arpacı*, s. 510; *Ülgen*, Hava Taşıma, s. 56; *Ülgen*, Uluslararası Taşımacılık, s. 10; *Ülgen*, TTK, s. 237; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 240-241.

<sup>115</sup> Bkz. Y-TTK m. 850 f. 1 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 293. CMR'de taşıyıcının tanımı yapılmamıştır. Bu konuda doktrin ve mahkeme kararları yol gösterici olmaktadır. Buna göre taşıyıcı, taşıma sözleşmesi ile taşıma taahhüdü altına girmekte ve bu faaliyeti bir başkasına devrettiği hâllerde dahi taşıyıcı sayılmaya devam etmektedir. *Arkan*, Batider X/2, s. 401 ve dn. 16'da anılan karar, *Aydın*, Sorumluluk, s. 7. CMR'ye göre taşıyıcının taşıma işini meslek edinmiş olması şartı da aranmaz. *Aydın*, Sorumluluk, s. 7. Ayrıca, taşıma işleri komisyoncusunun taşıyıcı sayıldığı hâllerde de CMR uygulama alanı bulabilecektir. *Arkan*, Batider X/2, s. 402; *Ülgen*, Uluslararası Taşımacılık, s. 29. Komisyoncu, kendi adına ve müvekkili hesabına eşya taşıtmayı taahhüt eder. Taşıma işleri komisyoncusu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Arkan*, Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler, AÜHFD C. XXXVII, S. 1-4, (1980) s. 313 vd.; *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 22-24; *Arkan*, Yolcu ve Eşya Taşımalarında Aracılık Faaliyetlerine İlişkin Yargıtay Kararları Üzerine Bir İnceleme, AÜHFD C. XL, S. 1-4, (1988), s. 316 vd.; *Arkan*, Ticari İşletme, s. 220-230.

<sup>116</sup> Y-TTK m. 850 f. 1'de yer alan taşıyıcı tanımı hakkındaki eleştiriler için bkz. *Aydın*, HPD sayı: 6 (Mayıs 2006), s. 69.

<sup>117</sup> Gerekçe'ye göre, TTK'da yer alan "taşıma işlerini üzerine almak" ibaresi sebebiyle taşımanın taşıma sözleşmesi çerçevesinde yapıldığı genel kabul görüyor; fakat yine de maddede sözleşme tanımına yer verilmemesi, tartışmalara sebep oluyordu. Bkz. Y-TTK m. 850 f. 1 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 293. Ancak söz konusu ibarenin, bu konuda hangi tür tartışmalara yol açtığı belirtilmediği gibi, yeni düzenlemede yer alan "taşıma sözleşmesi ile" ibaresinin, uygulamada hangi tür problemlere çözüm getireceği konusunda da bilgi yoktur.

<sup>118</sup> Bkz. Y-TTK m. 856 f. 2 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 295.



sözleşmesinin rızai olarak kurulacağı belirtildikten sonra, eşyanın tesliminin taşıma sözleşmesinin varlığına karine teşkil edeceği öngörülmüştür<sup>119</sup>. TTK uygulamasında varlığını sürdüren aynı-rızai sözleşme tartışmasını<sup>120</sup> sona erdirecek nitelikteki bu düzenleme<sup>121</sup> sayesinde, CMR m. 4 ve m. 9 hükümleri<sup>122</sup> ile de uyum sağlanmıştır.

İncelenmekte olan başlık altında değinilmesi gereken bir diğer husus, yürürlükteki mevzuat bakımından, yurt içinde kara yolu ile yapılan taşımaları düzenleyen ve geneli itibarıyla idari niteliği haiz Karayolu Taşıma Kanunu'dur<sup>123</sup> ("KTK")<sup>124</sup>. KTK m. 6 f. 1 uyarınca, eşya taşımaları taşıma senetsiz yapılamaz<sup>125</sup>. Bu düzenleme, TTK ve dolayısıyla Y-TTK bakımından, taşıma sözleşmesi yorumlanırken hangi hükmün esas alınacağı konusunda çelişkiye sebep olmaktadır. Zira, TTK ve Y-TTK bakımından taşıma sözleşmesinin geçerliliği şekil şartına bağlanmamıştır. Ayrıca, TTK ve Y-TTK açısından KTK hükümlerine değinen, bu Kanun'a atıf yapan herhangi bir düzenleme de yoktur<sup>126</sup>. Bu sebeple

<sup>119</sup> Bkz. Y-TTK m. 856 f. 2 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 295.

<sup>120</sup> Bkz. yuk. dn. 114.

<sup>121</sup> *Ülgen*, HPD sayı:4 (Ağustos 2005), s. 26.

<sup>122</sup> Bkz. yuk. § 5 III A.

<sup>123</sup> RG T: 19 Temmuz 2003, Sayı: 25173.

<sup>124</sup> KTK'da taşıyıcı terimi yerine taşımacı terimi kullanılarak, taşıma mevzuatındaki taşıyıcı ve taşıyan terimleri terminolojisi daha da karmaşık hâle getirilmiştir. *Can*, s. 22 ve s. 61. Bu konu ve KTK'nın tasarı sürecindeki yorum ve eleştiriler hakkında bkz. *Arkan*, "Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara 1984, s. 102-103 ve dn. 5; *Ülgen/Kendigelen/Kaya*, Karayolu Taşıma Kanunu Tasarısı Hakkında Düşünceler, Prof. Dr. Ömer Teoman'a 55. Yaş Günü Armağanı, İstanbul 2002, s. 795-804.

<sup>125</sup> *Can*, s. 43. Ancak *Karan*'a göre, KTK m. 6 ile taşımacıların hukuki değil, cezai sorumluluğu düzenlenmiştir. Hükmün yaptırımını KTK m. 26'da çeşitli ihtimallere göre para cezası olarak belirlenmiştir. *Karan*, Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği, Batider C. XXII, S. 3, (2004), 122-123. Ayrıca, bu Kanun'un her ne kadar idari niteliği haiz olduğu ifade edilse de KTK m. 36 uyarınca, KTK'da hüküm bulunmayan hâllerde TTK, Karayolları Trafik Kanunu, Sigorta Murakabe Kanunu ve diğer ilgili mevzuatın uygulanacağı belirtilmiş olduğundan; KTK hükümlerine, bahsi geçen düzenlemeler bakımından özel hüküm niteliği kazandırılmıştır. *Can*, s. 21-22 ve s. 61; *Sözer*, DenizHD Özel Sayı, s. 308.

<sup>126</sup> *Sözer*, DenizHD Özel Sayı, s. 307 ve orada dn. 19; *Ulaş*, Batider XXIII/2, s. 201. Aynı şekilde, KTK Tasarısı'nda dahi, CMR hükümlerinin hiç dikkate alınmadığı yönündeki eleştirisi için bkz. *Ülgen/Kendigelen/Kaya*, s. 803.

KTK m. 6 f. 1’de, taşıma senedi düzenlenmesinin hangi sebep ve hangi amaçla şarta bağlandığını açıklamak mümkün değildir<sup>127</sup>.

## V. Taşıma konusunun eşya olması

### A- CMR düzenlemesi

CMR’de eşya<sup>128</sup> tanımına yer verilmemiştir; ancak CMR m. 1 f. 4’te, hangi tür taşımaların Sözleşme’nin kapsamı dışında kalacağı belirtilmiştir. Belirtilen taşıma türleri, eşya tanımı konusunda yol göstericidir. Buna göre: (1) milletlerarası posta anlaşmaları gereğince yapılan taşımalar<sup>129</sup>, (2) cenaze taşımaları<sup>130</sup> ve (3) ev eşyası taşımalarında<sup>131</sup> CMR hükümleri uygulanmayacaktır<sup>132</sup>.

<sup>127</sup> *Karan*, Batider XXII/3, s. 102, 122-123; *Ulaş*, Batider XXIII/2, s. 201; *Ünan*, Karayolu Taşıma Kanunu’ndaki Eşya Taşımaya, Taşımacı Acentesine, Taşıma İşleri Yüklenicisine ve Zorunlu Sigortaya İlişkin Bazı Yanlış Düzenlemeler, Doç. Dr. Mehmet Somer’e Armağan, İstanbul 2006, s. 386-387.

<sup>128</sup> Eşya, genel anlamı ile iktisadi değere sahip, insan dışı, üzerinde hâkimiyet sağlanabilen her şeydir. *Oğuzman/Seliçi/Özdemir*, Eşya Hukuku, 10. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 2004, s. 6; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 22, dn. 17. Taşıma hukuku anlamında ise, taşınması mümkün ve maddi varlığa sahip her şeydir. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 11-12; *Arkan*, II. Sempozyum, s. 50-51; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 14; *Ülgen*, Uluslararası Taşımacılık, s. 6; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 22-23. TTK m. 762’de kullanılan bir diğer terim olan yük ise, geniş anlamı ile taşınacak veya taşınmakta olan veya taşınması tamamlanan eşyayı ifade eder. Dar anlamı ile taşıma aracına yüklenmesinden sonra eşyanın aldığı isimdir. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 1, dn. 1; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 22, dn. 17.

<sup>129</sup> *Akıncı*, s. 34. Milletlerarası Posta Sözleşme örnekleri hakkında bkz. *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 24; *Aydın*, Sorumluluk, s. 12; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 48, dn. 17; *Ülgen*, Hava Taşıma, s. 29, dn. 81.

<sup>130</sup> Eşya hukuku anlamında ceset, eşya olarak kabul edilmez; ancak taşıma hukuku anlamında taşınacak eşya terimine ceset de dâhildir. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 11; *Arkan*, II. Sempozyum, s. 50; *Franko*, 10-11; *Ülgen*, Uluslararası Taşımacılık, s. 6; *Ülgen*, Hava Taşıma, s. 43; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 27, dn. 17. Ancak bu duruma rağmen CMR m. 1 f. 4(b)’de, cenaze taşımaları hakkında CMR’nin uygulanmayacağı açıkça belirtilmiştir. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 11, dn. 28.

<sup>131</sup> Ev eşyası taşımaları CMR kapsamı dışında tutulmuştur. Bunun sebebi, CMR’nin hazırladığı dönemlerde söz konusu taşımaların, niteliği gereği ayrı bir milletlerarası sözleşme ile düzenlenmesi gerektiği yönündeki düşüncedir. Ancak, bu nitelikte bir sözleşme hazırlanmamıştır. Bkz. *Arkan*, Batider X/2, s. 403; *Akıncı*, s. 34-35.

<sup>132</sup> *Arkan*, Batider X/2, s. 402; *Arkan*, I. Sempozyum/CMR, s. 10; *Kaya*, İmregün Armağanı, s. 318; *Aydın*, Sorumluluk, s. 10; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 23.

Bir eşyanın CMR kapsamında kabul edilebilmesi için, taşıma konusu eşyanın ticari değerinin bulunması gerekmez<sup>133</sup>. Bu sebeple ticari olup olmadığına bakılmaksızın her türlü taşınabilir maddi eşya<sup>134</sup> ve canlı hayvan taşınması da CMR kapsamına dâhildir<sup>135</sup>.

Bu başlık altında, CMR m. 1 f. 4 uyarınca kapsam dışı bırakılan ve niteliği oldukça tartışılan “ev eşyası taşımaları” üzerinde kısaca durmakta fayda vardır. Zira, çalışma konumuzu oluşturan CMR’nin Y-TTK’ya iktibası hususunda, Y-TTK’da ayrıca düzenlenmiş olması sebebiyle önem arz eden bir konudur.

CMR’de ev eşyası tanımından ne anlaşılması gerektiği yönünde bir hüküm ve bu alanda yapılan genel bir düzenleme<sup>136</sup> olmaması sebebiyle, hangi tür taşımaların ev eşyası taşınması sayılacağı tartışmalıdır. Taşıma, taşıyıcının üstlenmiş olduğu asıl edim olan taşıma ediminin yanı sıra, taşıma konusu eşyaların paketlenerek alınması, istiflenmesi ve teslim yerinde açılarak montajının yapılmasını kapsıyor ise, bu hâlde ev eşyası taşınmasının söz konusu olduğu ve taşımanın CMR’ye tabi olmadığı sonucuna varan görüşe üstünlük tanımak yerinde olacaktır<sup>137</sup>. Ancak, taşıyıcı ayrı bir uzmanlık gerektiren toplama, paketlenme, istif gibi edimleri üstlenmemiş ve fakat sadece taşıma yapıyor ise, CMR kapsamında değerlendirilebilecek taşıma söz konusu olur<sup>138</sup>.

---

<sup>133</sup> *Kaya*, İmregün Armağanı, s.318.

<sup>134</sup> Bu anlamda para, mektup, kıymetli evrak, petrol, su, doğal gaz gibi sıvı veya gaz maddeler ile çöpler, sanayi atıkları, hafriyat dahi taşınacak eşya terimine dâhildir. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 12; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 15; *Ülgen*, Uluslararası Taşımacılık, s. 6.

<sup>135</sup> *Arkan*, Batider X/2, s. 402; *Arkan*, I. Sempozyum/CMR, s. 10; *Kaya*, İmregün Armağanı, s. 318; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 24.

<sup>136</sup> Bkz. yuk. dn. 131.

<sup>137</sup> Büro eşyası taşımaları da ev eşyası kapsamında değerlendirilir. *Aydın*, Sorumluluk, s. 14; *Gençtürk*, Sorumluluk, 48.

<sup>138</sup> *Özdemir*, Sorumluluk, s. 26. Bu konuda bir diğer görüşe göre, taşımanın ev eşyası olarak nitelenmesinde, taşıyıcının asıl edim dışında üstlendiği diğer edimlerin önemi yoktur. Ev eşyası taşınması, taşınan eşyanın niteliğine göre belirlenir. Taşınan eşyalar bir bütünün parçası olarak kullanılmakta ve yine kullanılma amacı ile başka yere naklediliyor ise, bu hâlde ev eşyası taşınması söz konusudur ve CMR kapsamı dışındadır. Ancak, eşyaların ilk kez kullanılmak üzere taşınması veya satılmak, atılmak için taşınması ev eşyası taşınması kapsamında değerlendirilmez; bu tür taşımalar CMR hükümlerine tabi olur. Bkz. *Aydın*, Sorumluluk, s. 13-14. Ev eşyası taşınmasından kaynaklanan bir uyuşmazlıkta, aynı görüş doğrultusunda verilen Alman İstinaf Mahkemesi kararı için bkz. *Akıncı*, s. 35, dn. 32. Mahkeme kararı ve bu görüşün eleştirisi hakkında bkz. *Gençtürk*, Sorumluluk, 49, dn. 25-26.

## B- Y-TTK düzenlemesi

Y-TTK'da eşya tanımına yer verilmemiştir. Ayrıca CMR'nin aksine, Y-TTK uygulaması bakımından kapsam dışı kalması gereken eşyalar da belirtilmemiştir. Bu sebeple CMR düzenlemesinde olduğu gibi<sup>139</sup>, ticari değeri olup olmadığına bakılmaksızın, maddi varlığa sahip her şeyin eşya olarak değerlendirilmesi, Y-TTK bakımından da geçerli kabul edilebilecektir.

CMR'de kapsam dışı bırakılan ev eşyası taşınması, Y-TTK m. 894'te tanımlanırken taşınma eşyası olarak ifade edilmiş ve taşıyıcının sorumluluğu, sorumluluk sınırı ve benzeri özel hükümler içeren ayrı Kısım olarak düzenlenmiştir<sup>140</sup>. Ayrıca tanımında, büro ve benzeri yerden ibaresi kullanılmıştır. Böylece, ev haricinde ofis ve büro gibi yerlerden alınıp taşınan eşyanın da ev eşyası kapsamında değerlendirileceği açıklığa kavuşmuştur. Y-TTK m. 895'te ise, taşıyıcının yükümlülükleri sayılmıştır. Söz konusu düzenlemelere göre ev eşyası taşınması, mobilyaların sökülmesi ve kurulması ile taşınma eşyasının yüklenip boşaltılmasını da kapsamaktadır<sup>141</sup>. Bu sebeplerle, CMR bakımından tartışmalı olan ev eşyası taşınması ibaresi hakkında yukarıda vardığımız yorum<sup>142</sup>, Y-TTK'da tanımlanan taşınma eşyası ibaresi ile uyumludur.

Y-TTK'nın taşınma eşyası taşınmasına ilişkin hükümleri, Taşıma İşleri Kitap'ının İkinci Kısım hükümlerinden önce ve fakat milletlerarası sözleşmelerdeki özel düzenlemelerden sonra gelir<sup>143</sup>. Bu sebeple ve CMR'de taşınma eşyası düzenlemesine yer verilmediğinden, Y-TTK ile getirilen tanım

<sup>139</sup> Bkz. yuk. § 5 V A.

<sup>140</sup> *Kaya*, Sempozyum, s. 50; *Ülgen*, HPD sayı: 4 (Ağustos 2005), s. 27.

<sup>141</sup> Y-TTK'da, ev eşyası taşınmalarının genel eşya taşınmalarından ayrı ve özel hükümlerle düzenlenmesinin sebebi, "bu tür eşyanın özel bir özeni, uzmanlığı, paketlemeyi ve paketleri açmayı, bazen de sökme ve yeniden kurmayı gerektirmesidir" şeklinde açıklanmaktadır. Bkz. Y-TTK m. 894 f. 1 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 307. "Fransız ve Alman Hukuk'larında, ev eşyası taşınmasının niteliği, taşıyıcının (müteahhidin) üstlendiği borçların içeriği dikkate alınarak belirlenmektedir." Bkz. *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 49, dn. 23.

<sup>142</sup> Bkz. yuk. § 5 V A.

<sup>143</sup> Bkz. Y-TTK m. 894 f. 1 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 307.

dikkate alındığında, ev eşyası taşımalarını konu alan sözleşmelerin CMR kapsamı dışında kalacağı netliğe kavuşmaktadır.

## VI. Taşımanın ücret karşılığı yapılması

### A- CMR düzenlemesi

CMR m. 1 f. 1 uyarınca taşıma, ücret karşılığı yapılmalıdır. Ücretin, mutlaka bir miktar para karşılığı olması gerekmez; para ile ölçülebilir menfaatler de bu kapsamda değerlendirilir<sup>144</sup>. Bununla birlikte, sağlanan menfaatin taşıma edimini karşılayacak mahiyette olması gerekir<sup>145</sup>.

Ücret, taşıma sözleşmesi açısından zorunlu unsurdur. Bu sebeple ücretsiz taşıma söz konusu ise, CMR anlamında geçerli bir taşıma sözleşmesinin varlığından söz edilemeyecek ve ulusal hukukun hükümleri uygulama alanı bulacaktır<sup>146</sup>.

Taşıma ücreti, CMR m. 6 f. 1(i) uyarınca, taşıma senedine yazılması zorunlu unsurlardandır. Ancak bedel açıkça belirlenmemiş ise, taşıyıcının tacir olduğu hâllerde CMR anlamında taşıma sözleşmesi bulunmadığından söz edilemeyecektir. CMR yanında uygulanacak hukukun Türk Hukuku olması hâlinde ise, taşıyıcı TTK hükümleri uyarınca tacir<sup>147</sup> sayıldığından, CMR

<sup>144</sup> *Ülgen*, Uluslararası Taşımacılık, s. 10; *Kaya*, İmregün Armağanı, s. 315; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 20-21.

<sup>145</sup> *Arkan*, Batider X/2, s. 403; Aydın; Sorumluluk, s. 9-10.

<sup>146</sup> Uygulanacak hukukun Türk Hukuku olması hâlinde, taşıyıcı, TTK uyarınca tacir sayıldığından, ücretsiz taşıma yaptığını ve ortada taşıma sözleşmesi olmadığını iddia ediyor ise bu hususu ispatlamalıdır. Gerek bu durumda ve gerekse tacir olmayan kişilerin yaptığı veya ticari işletme faaliyeti dışında yapılan taşıma işleri hakkında, BK m. 386'da (=Y-TBK m. 502) düzenlenen vekâlet sözleşmesi hükümleri esas alınacaktır. *Arkan*, Batider X/2, s. 403; *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 15; *Arkan*, Taşıyıcının Ücret Hakkı, Prof. Dr. Fadıl Hıdır Sur'un Anısına Armağan, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No. 522, Ankara 1983, s. 339; *Ülgen*, Uluslararası Taşımacılık, s. 9. Benzer ve aksi yönde görüşler için bkz. *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 19, dn. 56.

<sup>147</sup> TTK m. 12 b. 10'da, karada yolcu ve eşya taşımak işi ile uğraşmak üzere kurulan müesseselerin ticarethane sayılacağı düzenlenmiştir. TTK m. 11'e göre, ticarethane gibi ticari şekilde işletilen müesseseler ticari işletme sayılır. Nihayet TTK m. 14'e göre, "Bir ticari işletmeyi kısmen dahi olsa kendi adına işleten kimseye tacir denir." Dolayısıyla taşıma işleri;

bakımından ücret karşılığı taşıma yapıldığı kabul edilir<sup>148</sup> ve taşıyıcının taşıma karşılığı bir ücret alması gerekir<sup>149</sup>.

CMR m. 13. f. 2 uyarınca, taşıma senedinde ücretin gönderen tarafından ödeneceğine dair hüküm yok ise, ücretin gönderilen tarafından ödenmesi gerekir. Gönderilen, taşıma sözleşmesinin tarafı olmamasına rağmen, taşıma sözleşmesinden daha çok yararlanmaktadır<sup>150</sup>. Bu sebeple de, ücret ödeme yükümünün gönderilene ait olacağı CMR m. 13 f. 2'deki gibi ayrıca belirtilmiştir<sup>151</sup>.

### B- Y-TTK düzenlemesi

Ücret ödeme, taşıma sözleşmesi taraflarının edimlerini düzenleyen Y-TTK m. 850 f. 2'de, eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcunun edimi olarak düzenlenmiştir. Bu düzenleme ile ücretin, taşıma sözleşmesi açısından zorunlu unsur niteliğinde olduğu vurgulanarak<sup>152</sup> CMR ile uyum sağlanmıştır.

Y-TTK m. 850 f. 3'te, taşıma işlerinin ticari işletme faaliyeti olduğu ifade edilmiştir. Bu düzenleme ile taşıma için ücret kararlaştırılmış olmasa da taşıyıcının ücrete hak kazanacağı belirtilmiş olmaktadır. Oysaki ticari işletmeyi

---

ticari işletme faaliyeti kapsamında olduğundan, taşıyıcı her ihtimalde tacir sayılacak ve taşımının yine her ihtimalde ücret karşılığı yapıldığı kabul edilecektir.

<sup>148</sup> TTK m. 22'ye göre "...ticari işletmesiyle ilgili bir iş veya hizmet görmüş olan tacir, munasip bir ücret isteyebilir." Söz konusu düzenleme, tacirin yaptığı sözleşmede ücrete ilişkin hüküm bulunmaması hâlinde uygulanma alanı bulur. Bkz. *Arkan*, Ticari İşletme, s. 134-135; *Arkan*, Fadıl Hıdır Sur Armağanı, s. 340; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 20.

<sup>149</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 9; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 19-20.

<sup>150</sup> Taşıma sözleşmesi, tam üçüncü kişi yararına sözleşme niteliğindedir. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 26; *Seven*, LHD sayı: 38 (Şubat 2006), s. 450; *Ülgen*, Uluslararası Taşımacılık, s. 19. Üçüncü kişi yararına sözleşme, BK m. 111'de (=Y-TBK m. 129) düzenlenmiştir. Borç ilişkisinin esas tarafları değişmeksizin, sözleşmenin kurulması ile borç ilişkisi kapsamına dâhil olan sözleşme dışı kişinin varlığı hâlinde, üçüncü kişi yararına sözleşme söz konusudur. Esas sözleşmeye göre üçüncü kişi, esas borçludan ifayı talep etme hakkına sahip ise, tam üçüncü kişi yararına sözleşme yapılmış olur. Üçüncü kişi yararına sözleşme hakkında bilgi için bkz. *Oğuzman/Öz*, s. 790 vd.

<sup>151</sup> *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 19.

<sup>152</sup> Bkz. Y-TTK m. 850 f. 2 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 293.

tanımlayan Y-TTK m. 11<sup>153</sup> ve tacir terimini tanımlayan Y-TTK m. 12 uyarınca tacir sıfatını kazanan taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle ücret kararlaştırılmış olmasa da Y-TTK m. 20 uyarınca ücrete hak kazanacaktır. Ayrıca, taşıma işi arızı olarak yapılıyorsa zaten Y-TTK m. 851 f. 1<sup>154</sup> hükmü uygulanacaktır<sup>155</sup>. Bu sebeple, Y-TTK m. 850 f. 3 gereksiz bir tekrardan ibaret görünmektedir. Yine aynı fıkra hükmü, esnaf işletmesinin yapacağı taşımaların hangi hükümlere tabi olacağını açık bırakmakta ve duraksamaya sebep olmaktadır. Zira taşıma işlerinin her ihtimalde ticari işletme faaliyeti olarak kabul edilmesi hâlinde, esnaf işletmesi boyutunda faaliyette bulunanların, yalnızca bu işi yapıyor olmaları sebebiyle; ticari işletme sahibi tacirin tabi olduğu ağır sorumluluğa katlanmaları gibi, kabul edilemez bir sonuca varılacaktır. Bu sonuç ise, taşıma işlerinin esnaf işletmesi boyutunda yapılıp yapılamayacağı sorusunu cevapsız bırakmaktadır. Bu sebeplerle, CMR ve TTK'da yer almayan böyle bir sınırlamanın, Y-TTK'dan çıkartılması yerinde olacaktır<sup>156</sup>.

<sup>153</sup> Ticari işletme Y-TTK m. 11'de, işletme ve işletilme kıstasları esas alınarak tanımlanmıştır. Böylece TTK'nın, ticarethane, fabrika ve ticari şekilde işletilen diğer müesseseleri ele alınarak varılan işletme terimi, Y-TTK'da belirgin hâle getirilerek kanuni yapı niteliğini kazanmıştır. Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Tekinalp, Ü.*, Türk Ticaret Hukukunu Ticari İşletme Bağlamında Yeniden Düşünmek, Batider C. XXIV, S. 3, s. 6-16; *Tekinalp, Ü.*, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Ticari İşletme Kitabının İçerdiği Modern Yaklaşımlar, Güncel Hukuk, S. 12-84, (2010), s. 14-16.

<sup>154</sup> Şubat Taslağı m. 850 f. 1'de "Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya ve yolcu taşıma işlerini üstlenen kişidir." ifadesinde yer alan "ve" bağlacı, Y-TTK'da "veya" olarak değiştirilmiştir. Taşıyıcının her iki işi birlikte üstlenmesi gerekmediğinden, isabetli olarak yapılan bu değişiklik, Y-TTK m. 851 f. 1 bakımından dikkate alınmamıştır. Bu hükümde yine "yolcu ve eşya" ifadesi yer almaktadır. Bkz. Y-TTK m. 851 f. 1, TBMM S. Sayısı: 96, s. 758. Bu sebeple, hükümdeki "ve" bağlacı "veya" olarak değiştirilmelidir. *Aydın*, HPD sayı: 6 (Mayıs 2006), s. 69.

<sup>155</sup> *Arkan*, Konferans, s. 59; *AÜHF/TicHukABD*, s. 238; *Ulaş*, Batider XXIII/2, s. 201-202; *Türk*, Tasarı Hakkında Genel Değerlendirme, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Konferans, Bildiriler-Tartışmalar, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 420, 13-14 Mayıs 2005, s. 26.

<sup>156</sup> Hüküm ve kaynağı konusundaki eleştiriler hakkında bkz. *Aydın*, HPD sayı: 6 (Mayıs 2006), s. 69; *Türk*, Konferans, s. 26. *Tekinalp, Ü.*'ye göre, Y-TTK m. 850 f. 3 hükmü, m. 11'deki ticari işletme tanımından ayrı olarak; doğrudan taşıma faaliyeti kıstas alınarak düzenlenmiştir. Dolayısıyla Y-TTK m. 11'de öngörülen, esnaf işletmesi sınırı ötesinde belli bir gelir sağlama hedefi bulunmaksızın ve daha da önemlisi ticari işletme mevcut olmaksızın yapılan taşıma işlerine; sırf bu hüküm sebebiyle, Taşıma Hukuku hükümleri uygulanacaktır. Ancak tacir sıfatının kazanılmasında, ticari işletme işletmek kıstası esastır. O hâlde Y-TTK m. 850 f. 3'te, ticari işletme bulunmaksızın işletme faaliyeti sayılan taşıma işleri, yalnızca bu işin üstlenilmesi sebebiyle tacir sıfatını kazandırmayacaktır. Bkz. *Tekinalp, Ü.*, Batider XXIV, s. 13.

## VII. Taşımanın taşıt aracılığıyla kara yolunda yapılması

### A- Taşıt aracılığı ile yapılması

CMR kapsamında bir taşımadan söz edebilmek için CMR m. 1 f. 1 uyarınca, taşımanın taşıt aracılığıyla yapılması gerekir. Hükümdeki taşıt ibaresi ise aynı maddenin 2'inci fıkrası uyarınca, Türkiye'nin de taraf olduğu Karayolu Trafik Sözleşmesi'ne<sup>157</sup> ("CenevreMS") yapılan atıf ile belirlenecektir<sup>158</sup>. CenevreMS m. 4 uyarınca taşıt ibaresi<sup>159</sup>, motorlu taşıtlar, bağlı taşıtlar, römorklar ve yarı römorkları ifade etmektedir<sup>160</sup>.

Özel otomobil ve motosikletle yapılan taşımalar da, CMR anlamında taşıt sayılır<sup>161</sup>. Traktörler ise CenevreMS m. 4'te motorlu taşıt için insan veya eşya naklinde kullanılma şartı arandığından, CMR kapsamı dışında kabul edilmektedir<sup>162</sup>.

### B- Kara yolunda yapılması

CMR kapsamında bir taşımadan söz edebilmek için, CMR m. 1 f. 1 uyarınca taşımanın, kara yolunda yapılması gerekir. Kara yolu tanımı konusunda CMR'de

<sup>157</sup> 19 Eylül 1949 tarihli Sözleşme metni için bkz. RG T: 11 Mayıs 1955, Sayı: 9003.

<sup>158</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 15; *Kaya*, İmregün Armağanı, s. 316; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 29, dn. 44.

<sup>159</sup> CenevreMS yerine 8 Kasım 1968 tarihinde yeni bir Sözleşme yapılmıştır. Bu Sözleşme ile CMR'de taşıt terimine dâhil olan araçlar, yeniden ve motorlu taşıt terimi genişletilerek sayılmıştır. Bu durumda CMR'deki taşıt terimi bakımından, belirtilen Sözleşmelerden hangisinin esas alınacağı konusundaki tartışma ve bilgi için bkz. *Aydın*, Sorumluluk, s. 15-16, dn. 37; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 22, dn. 42.

<sup>160</sup> Terimlerin tanımları hakkında bkz. *Arkan*, Batider X/2, s. 403; *Aydın*, Sorumluluk, s. 16, dn. 37; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 51, dn. 33, 34, 35, 36.

<sup>161</sup> *Özdemir*, Sorumluluk, s. 23.

<sup>162</sup> *Arkan*, Batider X/2, s. 404; *Arkan*, I. Sempozyum/CMR, s. 10; *Aydın*, "1968 tarihli Sözleşme'nin 1'inci maddesinin p bendine göre, tarımda kullanılan traktörlerin, söz konusu sözleşme anlamında motorlu taşıt sayılmayacakları açıkça hükme bağlanmıştır." gerekçesiyle, traktörle yapılan taşımaların CMR kapsamında sayılmayacağını ifade etmiştir. Bkz. *Aydın*, Sorumluluk, s. 17, dn. 41.



hüküm yer almadığından, bu konuda Karayolları Trafik Kanununa<sup>163</sup> (“KTrK”) bakılabilir<sup>164</sup>. KTrK m. 3’te, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlar, kara yolu olarak tanımlanmıştır.

CMR’nin uygulama alanı bakımından, eşyanın kara yolu ile taşınması kuralına, CMR m. 2 f. 1 ile istisna getirilmiştir<sup>165</sup>. Hüküm uyarınca eşya, üzerinde bulunduğu araçtan ayrılmadan, yolculuğun bir kısmında deniz yolu, demir yolu, iç su yolu veya hava yolu ile taşınırsa, bu taşıma da yine CMR’ye tabidir<sup>166</sup>. Ancak taşıma konusu eşya, söz konusu taşıma sırasında zıya veya hasara uğrar veya bu taşıma sebebiyle gecikerek teslim edilirse; CMR m. 2 f. 1 c. 2 uyarınca taşıyıcı, sorumluluğa sebep olan olayın, diğer taşıma kesitine ait taşıma sırasında ve bu tür taşıma sebebiyle meydana geldiğini ispatlayabilirse, sorumluluğu CMR’ye göre değil, ilgili taşımayı düzenleyen emredici hükümlere tabi olur. Bu durumda taşıyıcının sorumluluğu, gönderen ile diğer taşıma kesiti taşıyıcısı arasında bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsa, o taşıma kesitinin taşıyıcısı hangi kurallara göre sorumlu tutulabilecek ise, ona göre belirlenir<sup>167</sup>. Ancak CMR m. 2 f. 1 c. 3 uyarınca, diğer tür taşımaya ilişkin sorumluluk hükümleri bulunmuyorsa, kara yolu taşıyıcısının sorumluluğu yine CMR’ye göre belirlenecektir<sup>168</sup>.

<sup>163</sup> RG T: 18 Ekim 1983, Sayı: 18195.

<sup>164</sup> *Kaya*, İmregün Armağanı, s. 316; *Aydın*, Sorumluluk, s. 17; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 21.

<sup>165</sup> CMR m. 2 f. 1 hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Akkiprik*, s. 216-230; *Yılmaz*, Taşımanın En Az İki Değişik Taşıma Türü Uygulanarak Gerçekleştirilmesinde Karayolu Taşıyıcısının Durumu (CMR m. 2), LHD, Y. 6, S. 72, (Aralık 2008), s. 4016-4033.

<sup>166</sup> Bu istisnanın düzenlenmiş olması, İngiltere’nin coğrafi konumu sebebiyledir. Zira, ada devleti olması dolayısıyla İngiltere’ye yapılan taşımalarda, taşımanın bir kısmı mutlak surette diğer tür taşıma usulü ile gerçekleştirilir. Bu tür taşımalar, İngiliz Hukukunda “*piggyback*”, Alman Hukukunda “*Huckepackverkehr*” olarak isimlendirilir. *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 23; *Arkan*, Batider X/2, s. 404; *Aydın*, Sorumluluk, s. 17; *Gençtürk*, Sorumluluk, 52; *Kaya*, İmregün Armağanı, s. 316; *Yılmaz*, LHD sayı: 72 (Aralık 2008), s. 4016.

<sup>167</sup> *Akkiprik*, s. 219; *Arkan*, I. Sempozyum/CMR, s. 11. Ayrıca, taşıyıcının bu savunmayı yapabilmesi için ise, taşımanın diğer bir taşıma kesiti ile yapılmasının zorunlu olması veya gönderenin bu durumdan haberdar olması gerekir. Aksi takdirde sözleşmeye aykırılık söz konusu olacak ve yine CMR uygulama alanı bulacaktır. Bkz. *Akıncı*, s. 40; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 53; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 30-31; *Yılmaz*, LHD sayı: 72 (Aralık 2008), s. 4023, 4028-4029, 4032.

<sup>168</sup> Y-TTK m. 902 ila m. 905 arasında düzenlenen değişik tür araçlar ile taşıma hakkında, Y-TTK m. 902’de belirtilen şartların varlığı hâlinde, Y-TTK’nın Birinci ve İkinci Kısım hükümleri yani genel hükümler ile eşya taşıma hükümleri uygulanacaktır. Bu hükümlerin uygulanabilmesi için, Y-TTK m. 902 f. 1(d) uyarınca, bu alandaki milletlerarası sözleşmelerde aksine hüküm bulunmaması gerekir. Dolayısıyla, taşıyıcının tek bir taşıma

CMR m. 2 f. 1 c. 2 düzenlemesi, önemini, taşıma konusu eşyanın zıya veya hasara uğraması ile gecikerek teslimi hâllerinde, gönderilenin dava hakkını ilk taşıyıcıya karşı kullanabilmesinde gösterir. Zira bu düzenleme sayesinde gönderilen, eşyanın, taşımanın hangi safhasında zarara uğradığını araştırmak ve davayı, o taşıma kesiti taşıyıcısına yöneltmek zorunda kalmamaktadır<sup>169</sup>.

Taşıma konusu eşya, herhangi bir şekilde araçtan alınarak, başka bir taşıma yöntemi ile taşınırsa yine CMR uygulanmaz. Örneğin, konteyner taşıma aracı olarak kabul edilmemektedir. Dolayısıyla konteyner ile yapılan taşıma, eşyanın yüklendiği araçtan ayrılması anlamına geleceğinden, bu şekilde yapılan taşımaya da CMR hükümleri uygulanmayacaktır<sup>170</sup>.

## § 6. Taşıyıcının eşya zararından doğan sorumluluğu

### I. Giriş

Taşıyıcının sorumluluğu, taşıma sözleşmesine dayanır. Taşıyıcı, eşyayı teslim aldığı hâli ile gönderilene teslim etmek zorundadır. Bu anlamda taşıyıcı, taşıma edimini yerine getirirken aynı zamanda eşyayı koruma borcu da üstlenir<sup>171</sup>. Taşıyıcının bu yükümü yerine getirememesi, genel olarak eşya zararı şeklinde ifade edilebilecek zıya ve hasardan doğan sorumluluğuna yol açar<sup>172</sup>.

---

sözleşmesi ile en az iki değişik araçla taşımayı üstlenmesi hâlinde, Y-TTK'nın Birinci ve İkinci Kısım hükümleri; ancak taşımanın, CMR m. 2'nin yukarıda belirtilen şartlarını taşıması hâlinde CMR hükümleri uygulanacaktır. Bkz. Y-TTK m. 902 f. 1 Gerekeçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 309.

<sup>169</sup> *Arkan*, Batider X/2, s. 404; *Arkan*, I. Sempozyum/CMR, s. 11; *Aydın*, Sorumluluk, s. 18; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 52; *Kaya*, İmregün Armağanı, 316-317; *Ülgen*, Uluslararası Taşımacılık, s. 97; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 30, 31, dn. 53; *Yılmaz*, LHD sayı: 72 (Aralık 2008), s. 4022-4023.

<sup>170</sup> *Akıncı*, s. 40; *Kaya*, İmregün Armağanı, s. 317; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 53; *Ülgen*, Uluslararası Taşımacılık, s. 29; *Yılmaz*, LHD sayı: 72 (Aralık 2008), s. 4020.

<sup>171</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 46-47; *Arkan*, I. Sempozyum/TTK, s. 103.

<sup>172</sup> *Kaya*, Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları II, Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu'na Armağan, İÜHFİM, C. LVI, S. 1-4, (İstanbul 1998), s. 239.

Gerek ulusal gerekse milletlerarası düzenlemelerde yer alan Taşıma Hukukuna ilişkin hükümler, eşya zararı ile taşıma konusu eşyanın gereken sürede ilgisine teslim edilememesi sebebiyle oluşan gecikme sorumluluğuna ilişkindir<sup>173</sup>. TTK, Y-TTK ve CMR açısından da düzenleme bu yöndedir.

## II. Sorumluluğun hukuki niteliği

### A- CMR düzenlemesi

CMR m. 17 f. 1’de düzenlenen sorumluluğun hukuki niteliği tartışmalıdır. Bu sorumluluğun, yumuşatılmış kusursuz sorumluluk olduğu genel kabul görmektedir; fakat ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğu yönünde görüşler de mevcuttur<sup>174</sup>.

Sorumluluğun yumuşatılmış kusursuz sorumluluk olduğunu kabul eden görüş, CMR m. 17 f. 2’nin, taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olay ibaresini esas almaktadır<sup>175</sup>. Bu ibare, mücbir sebebe göre daha geniş kapsamlıdır. Zorlayıcı neden olarak da ifade edilen mücbir sebep, borçlunun işletme ve faaliyetine yabancı; dıştan gelen, sosyal, hukuki veya tabii sebeplerden kaynaklanabilen, öngörülemez ve karşı konulamaz nitelikteki olaylardır<sup>176</sup>. Oysaki taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olay<sup>177</sup>, işletme içi sebeplerden kaynaklanabilir; öngörülemez ve karşı konulamaz nitelikte olmasına gerek yoktur<sup>178</sup>. Dolayısıyla bu ibarenin, mücbir sebebi ifade etmediği açıktır. Aksi düşünülecek olursa, CMR m. 17 f. 3’ün, “Taşıyıcı, taşımayı yapmak için kullandığı araçtaki bozukluğa dayanarak sorumluluktan kurtulamaz.”

<sup>173</sup> Özdemir, Sorumluluk, s. 93; Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 39.

<sup>174</sup> Adıgüzel, Sorumluluk, s. 44; Aydın, Sorumluluk, s. 31; Akıncı, s. 87; Gençtürk, Sorumluluk, s. 110; Kaya, İmregün Armağanı, s. 323; Şamlı, Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul 2008, s. 16; Özdemir, Sorumluluk, s. 126 vd.

<sup>175</sup> Şamlı, s. 16.

<sup>176</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 136-137; Oğuzman/Öz, s. 345-346; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s. 1000 vd.

<sup>177</sup> CIM 36§2’de yer alan bu terimin zaman içindeki gelişimi ve CMR’ye iktibası konusunda bkz. Arkan, Demiryolu, s. 99-103; Arkan, II. Sempozyum, s. 74-75.

<sup>178</sup> Kaya, İmregün Armağanı, s. 324.

şeklindeki, mücbir sebebin dıştan gelme unsurunu aramayan düzenlemesine yer verilmezdi<sup>179</sup>. Taşıyıcının bu sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi için, sorumluluk konusu olay ve sonuçlarını engellemek bakımından en üst düzeyde özeni gösterdiğini ispatlaması gerekir<sup>180</sup>.

Sorumluluğun, ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğunu savunan görüşe göre, taşıma hukukunda taşıyıcının kusurlu olduğu karine olarak kabul edilmiştir; fakat taşıyıcı, bu sorumluluktan kusursuzluğunu ispatlayarak değil, CMR m. 17 f. 2 ve f. 4'te getirilen hâllerden birine dayanarak kurtulacak ve bu arada en yüksek özeni gösterdiğini de ispatlayacaktır. Dolayısıyla burada kusursuz sorumluluk değil, özen borcu ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu vardır<sup>181</sup>.

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulmak için, zararın meydana gelmesinde kusursuz olduğunu değil, zararın CMR m. 17 f. 2 veya f. 4'te yer alan sebeplerden kaynaklandığını ispatlaması yeterlidir. Dolayısıyla bu sebeple ve kaçınılmaz ve sonuçlarına engel olunamaz olay ibaresinin mücbir sebepten daha geniş anlam taşıdığı dikkate alındığında, taşıyıcı için CMR'de geçerli sorumluluk sisteminin, yumuşatılmış kusursuz sorumluluk niteliğinde olduğu sonucuna varmak mümkün olmaktadır<sup>182</sup>.

## B- Y-TTK düzenlemesi

TTK m. 781'de taşıyıcının eşya zararından doğan sorumluluğu düzenlenmiştir. Aynı maddenin 2'nci fıkrasının birinci bendinde, taşıyıcının zıya veya hasarın kendi kusurundan doğmayan bir sebepten kaynaklandığını ispat ile sorumluluktan kurtulacağı şeklindeki düzenleme, bu sorumluluğun kusur

<sup>179</sup> Adıgüzel, Sorumluluk, s. 45; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 43-44; Arkan, I. Sempozyum/CMR, s. 13-14; Kaya, İmregün Armağanı, s. 324; Şamlı, s. 16.

<sup>180</sup> Adıgüzel, Sorumluluk, s. 45; Arkan, Demiryolu, s. 102; Gençtürk, Sorumluluk, s. 111; Kaya, İmregün Armağanı, s. 324; Şamlı, s. 17.

<sup>181</sup> Görüş hakkında bkz. Aydın, Sorumluluk, s. 33-34; Akıncı, s. 87; Özdemir, Sorumluluk, s. 126-127.

<sup>182</sup> Adıgüzel, Sorumluluk, s. 46; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 44-45; Gençtürk, Sorumluluk, s. 111; Kaya, Velidedeoğlu Armağanı, s. 249; Kaya, İmregün Armağanı, s. 325; Şamlı, 17.

sorumluluğu olduğunu ifade etmektedir<sup>183</sup>. Taşıyıcının kusuru, karine olarak var kabul edilir<sup>184</sup>. Taşıyıcının bu sorumluluktan kurtulmak için, TTK m. 20 f. 2’de düzenlenen basiretli tacirden beklenen özen ölçüsünü yerine getirmesi gerekli ve yeterlidir<sup>185</sup>. Dolayısıyla TTK uygulamasına tabi olan bir taşıyıcının, sorumluluktan kurtulmak için CMR m. 17’ye göre daha hafif bir özen ölçüsünü ispat etmesi yeterli olmaktadır<sup>186</sup>. Gecikme sorumluluğu ise, TTK m. 780’de kusursuz sorumluluk esası ile düzenlenmiştir. Taşıyıcı, gecikmenin TTK m. 780 f. 2’de yer alan sebeplerden birine dayandığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilecektir<sup>187</sup>.

Y-TTK’da, taşıyıcının eşya zararından doğan sorumluluğu, gecikme sorumluluğu ile bir arada ve kusursuz sorumluluk esasından hareketle m. 875 f. 1’de düzenlenmiştir<sup>188</sup>. Böylece, TTK’nın, bahsi geçen sorumluluk hâllerini ayrı maddelerde farklı sorumluluk esası ile hükme bağlayan düzenlemesi yerine, CMR m. 17 ile de uyum sağlanmıştır.

Y-TTK m. 875 f. 1<sup>189</sup> ile getirilen sorumluluğun hukuki niteliği konusunda, m. 876 f. 1 hükmü yol gösterici olacaktır<sup>190</sup>. Nitekim CMR m. 17 f. 2’nin taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olayı ispat ile sorumluluktan kurtulacağına ilişkin düzenlemesi, sorumluluktan kurtulma ana başlığı altında, taşıyıcının özeni alt başlığı ile Y-TTK m. 876 f. 1 hükmüne işlenmiştir<sup>191</sup>. Hükümde, “en yüksek özeni göstermesine rağmen” ifadesi de kullanılmıştır. Ayrıca CMR m. 17 f. 3’ün, taşıyıcının araç arızasını sorumluluktan

<sup>183</sup> Adıgüzel, Sorumluluk, s. 42; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 60; Arkan, I. Sempozyum/TTK, s. 107; Aydın, Sorumluluk, s. 31; Ülgen, TTK, s. 238.

<sup>184</sup> Aynı yönde bkz. BK m. 96 f. 1 (=Y-TBK m. 112).

<sup>185</sup> Adıgüzel, Sorumluluk, s. 42; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 60-61; Arkan, I. Sempozyum/TTK, s. 109.

<sup>186</sup> Arkan, Batider X/2, s. 411.

<sup>187</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 68.

<sup>188</sup> Adıgüzel, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1877; Aydın, HPD sayı:6 (Mayıs 2006), s. 68; Sözer, DenizHD Özel Sayı, s. 316; Ülgen, HPD sayı:4 (Ağustos 2005), s. 26.

<sup>189</sup> Gerekçe’de yer alan “...birinci fıkra taşıyanın sorumluluğuna ilişkin ilkeyi koymaktadır.” ifadesindeki taşıyan terimi, Y-TTK’nın madde metinleri ile gerekçeleri arasındaki uyumsuzluk hâllerine bir örnektir. Bkz. Y-TTK m. 875 f. 1 Gerekçe’si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 300.

<sup>190</sup> Adıgüzel, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1878; Sözer, DenizHD Özel Sayı, s. 318.

<sup>191</sup> Bkz. Y-TTK m. 876 f. 1 Gerekçe’si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 300.

kurtuluş sebebi olarak ileri süremeyeceği düzenlemesi de, yine sorumluluktan kurtulma ana başlığı altında, araç arızası ve kiraya verenin kusuru alt başlığı ile Y-TTK m. 877 f. 1 hükmüne işlenmiştir<sup>192</sup>. Bu sebeplerle, CMR m. 17 f. 2’de yer alan sorumluluğun hukuki niteliğini belirlerken yapılan açıklamalar<sup>193</sup>, Y-TTK m. 875 f. 1 için de geçerli olacaktır. Dolayısıyla Y-TTK’da, taşıyıcının sorumluluğu alanında CMR’ye uygun olarak, yumuşatılmış kusursuz sorumluluk esasının benimsendiği sonucuna varmak mümkündür.

### III. Sorumluluk süresi

Taşıyıcının eşyayı koruma borcu<sup>194</sup>, dolayısıyla eşya zararı ile gecikmeden doğan sorumluluğu, eşyayı teslim alması ile başlar ve eşyanın tasarruf hakkı sahibine teslimi ile son bulur<sup>195</sup>. Bu husus, CMR m. 17’de düzenlenmiştir; ancak, teslim alma ve teslim etme ibarelerinden ne anlaşılması gerektiği açık değildir<sup>196</sup>.

Taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için, eşya zararının, taşıyıcının sorumluluk süresi içinde meydana gelmesi gerekmez. Bahsi geçen süre içinde zarara sebep olan olayın gerçekleşmesi yeterlidir; olayın etkileri daha sonra ortaya çıkabilir<sup>197</sup>.

---

<sup>192</sup> Bkz. Y-TTK m. 877 f. 1 Gerekçe’si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 301.

<sup>193</sup> Bkz. yuk. § 6 II A.

<sup>194</sup> Bkz. yuk. § 6 I.

<sup>195</sup> *Berksoy*, CMR Kapsamında Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, LMHD, Y. 3, S. 28, Nisan 2007, s. 759; *Seven*, LHD sayı:38 (Şubat 2006), s. 453.

<sup>196</sup> *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 134.

<sup>197</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 35; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 240, dn. 9.

## A- Teslim alma

### 1. CMR düzenlemesi

Taşıma Hukuku anlamında teslim alma<sup>198</sup>, taşıma konusu eşya üzerindeki doğrudan veya dolaylı zilyetliğin taşıyıcıya sağlanmasıdır. Teslimin gerçekleşebilmesi için taşıma konusu eşyanın zilyetliği, gönderen veya yardımcısı tarafından, taşıyıcı veya yardımcısına sağlanmış olmalıdır<sup>199</sup>. Nitekim Türk Medeni Kanunu<sup>200</sup> (“TMK”) m. 973 f. 1 uyarınca, bir şey üzerinde fiili hâkimiyeti bulunan kimse onun zilyedidir. Dolayısıyla Taşıma Hukuku bakımından teslim olgusu, her ihtimalde taşıyıcının eşya üzerinde fiili hâkimiyet sağlamasını ifade etmektedir.

Teslim alma, gönderen ile taşıyıcının birbirine uygun açık veya örtülü irade beyanları ile gerçekleşir<sup>201</sup>. Dolayısıyla iki taraflı hukuki işlemdir ve bu sebeple örneğin; taşıyıcının haberi olmaksızın, eşyanın taşıyıcının deposuna bırakılması, taşıyıcının eşyayı saklamak amacıyla teslim alması gibi hâllerde taşıma iradesi olmadığından teslim alma olgusu gerçekleşmez<sup>202</sup>. Aynı şekilde, ileri bir tarihte taşınmak amacıyla taşıyıcının deposuna bırakılan eşya, gönderenin talimatı olmadan taşınmaya başlanırsa, bu defa gönderenin taşıma iradesi bulunmadığından teslim alma olgusu gerçekleşmez<sup>203</sup>.

---

<sup>198</sup> Teslim alma eşya hukuku anlamında, eşyanın zilyet kılınmak istenen kişiye verilerek doğrudan zilyetliğinin sağlanması veya bu kişinin eşya üzerinde tasarruf edebilecek şekilde hâkimiyet alanına dâhil edilmesidir. *Oğuzman/Seliçi/Özdemir*, s. 65.

<sup>199</sup> *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 241; *Ülgen*, Uluslararası Taşımacılık, s. 40.

<sup>200</sup> RG T: 8 Aralık 2001, Sayı: 24607.

<sup>201</sup> *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 241; *Oğuzman/Seliçi/Özdemir*, s. 66; *Şamlı*, s. 13.

<sup>202</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 36; *Gençtürk*, Sorumluluk s. 134; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 108-109; *Şamlı*, s. 13, dn. 46.

<sup>203</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 52-53; *Aydın*, Sorumluluk, s. 36; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 134; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 241.

Eşya birden fazla parçadan oluşuyorsa teslim alma, her bir parça için farklı zamanlarda gerçekleşecek ve taşıyıcının sorumluluğu da her teslim alma tarihine göre farklı zamanlarda başlayacaktır<sup>204</sup>.

Teslim alma, yükleme borcunun hangi tarafa ait olduğu hususuna göre farklı zamanlarda gerçekleşir<sup>205</sup>. Yükleme borcunun gönderene ait olduğu hâllerde, yüklemekten sonra; taşıyıcıya ait olduğu hâllerde ise yüklemekten önce gerçekleşir ve bu hâlde yükleme süresi de taşıyıcının sorumluluk süresine dâhildir<sup>206</sup>.

Konu kapsamında yükleme ve istifleme işlemlerinin de birbirinden farklı olduğu belirtilmelidir. Yükleme ve istifleme borcu gönderen üzerinde ise teslim alma, her iki işlemin tamamlanmasının ardından; fakat yalnızca yükleme borcu gönderen üzerinde ise, eşyanın araca yüklenmesi ile gerçekleşecektir<sup>207</sup>.

Milletlerarası hukukta, küçük parçaların gönderen, büyük parçaların taşıyıcı tarafından yükleneceği kabul edilmektedir<sup>208</sup>. Bu konuda öncelikle taşıma sözleşmesi yol gösterici olacak; sözleşme ile bir sonuca ulaşamadığı takdirde hâlin icabı, ticari örf ve âdete<sup>209</sup> göre karar verilecektir. CMR uygulamasında hâlin icabından aksi anlaşılmadıkça, yükleme ve istifleme borcunun gönderene ait olduğu kabul edilmektedir. Gönderenin, söz konusu eşyanın nitelik ve özelliğine vakıf olması ve ayrıca taşınacak eşyanın yüklenmesi için gerekli araçlara da sahip

---

<sup>204</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 53; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 135; *Ülgen*, Hava Taşıma, s. 171; *Ülgen*, Uluslararası Taşımacılık, s. 41; *Yazıcıoğlu*, s. 90.

<sup>205</sup> *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 241.

<sup>206</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 36-37; *Berksoy*, s. 760; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 134.

<sup>207</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 37; *Ülgen*, Uluslararası Taşımacılık, s. 40.

<sup>208</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 53-54; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 242. *Gençtürk*, *Arkan* ve *Kaya*'ya yaptığı atıf ile küçük parçaların taşıyıcı ve büyük parçaların gönderen tarafından yükleneceği sonucuna varmaktadır. Oysaki atıf yapılan kaynaklar tam aksi yöndedir ve bu yorumu ile atıf yaptığı diğer kaynak olan *Aydın* ile aynı yoruma ulaşır. Bkz. *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 135. *Aydın*'a göre; küçük parçaların taşıyıcı ve aracın tümünü dolduracak nitelikteki büyük eşyaların yüklemesi gönderen tarafından yapılmalıdır. Ayrıca *Arkan*'ın, kendisi ile aynı kaynağa yaptığı atıfta, küçük parçaların gönderen, büyük parçaların taşıyıcı tarafından yükleneceği yönündeki yorumunu, yanlış olduğu gerekçesiyle eleştirmektedir. Zira *Arkan*, yorumunun devamında, yerine göre ufak parçalar hâlindeki eşyalarda dahi eşyanın nitelik ve özelliklerinin gönderence iyi bilinmesi sebebiyle yükleme borcunun, bu kişiye geçeceğini ifade etmekte ve böylece kendisiyle çelişmektedir. Bkz. *Aydın*, Sorumluluk, s. 38, dn. 23.

<sup>209</sup> Bkz. Y-TTK m. 2 f. 2, TBMM S. Sayısı: 96, s. 571.



olacağı düşüncesi, yüklemenin gönderene ait borç olarak kabulünü haklı kılmaktadır<sup>210</sup>.

## 2. Y-TTK düzenlemesi

Teslim alma, TTK ve Y-TTK açısından da iki taraflı hukuki işlemdir; tarafların birbirine uygun açık veya örtülü irade beyanları ile gerçekleşir. Teslim alma, yükleme borcunun hangi tarafa ait olduğu hususuna göre değişik zamanlarda gerçekleşir; fakat TTK'da bu hususa ilişkin düzenleme yoktur<sup>211</sup>. Bu konuda taraflar arasındaki sözleşme veya sözleşme olmayan hâllerde ticari örf ve âdete göre belirleme yapılır<sup>212</sup>.

Y-TTK'da ise, yükleme borcunun hangi tarafa ait olduğu açıkça düzenlenmiştir. Y-TTK m. 863 f. 1 uyarınca, sözleşmeden, ticari teamülden, durumun gereğinden aksi anlaşılmadıkça yükleme borcu, gönderene ait bir borçtur<sup>213</sup>. Hüküm, bu yönü ile gerek TTK gerekse CMR uygulaması bakımından, söz konusu borcun sözleşme taraflarından hangisine ait olduğu konusundaki tartışmaları ortadan kaldıracak niteliktedir.

---

<sup>210</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 38; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 135; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 242.

<sup>211</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 53. TTK m. 777 f. 2 uyarınca, taraflardan birisi için kusur teşkil etmeyen sebeplerden dolayı taşımaya başlanamamış ise, taşıyıcı ücrete hak kazanmasa bile, yükleme ve boşaltma masraflarıyla yaptığı diğer zorunlu masrafları isteyebilir. Bu düzenleme esas alınarak, yükleme borcunun taşıyıcıya ait olduğu yönündeki yorum her ihtimalde kesinlik taşımaz. Söz konusu hüküm, yüklemenin taşıyıcıya ait borç olarak kararlaştırılması hâllerinde geçerli kabul edilebilir. Bkz. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 53, dn. 32; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 242, dn. 19.

<sup>212</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 54. Teslim alma, Y-TTK'nın Deniz hükümlerinde eşya ve yolcu taşıma bakımından ayrıca düzenlenmiştir. Bkz. Y-TTK m. 1178 f. 3 ve Y-TTK m. 1258 f. 1.

<sup>213</sup> Bkz. Y-TTK m. 863 f. 1 Gereke'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 297. Hükümün istisnası, Y-TTK m. 894 ila m. 901 arasında düzenlenen Taşınma Eşyası Taşıma hükümlerinde görülmektedir. Zira, taşıma edimi olarak taşınma eşyası taşımayı üstlenen taşıyıcı, Y-TTK m. 895 f. 1 uyarınca, eşyaların sökülmesi ve kurulmasının yanı sıra, yükleme ve boşaltma edimlerini de yerine getirmek zorundadır. Bkz. yuk. § 5 V A.

## B- Teslim etme

### 1. CMR düzenlemesi

Teslim etme, taşımanın sona ermesi ile eşya üzerindeki doğrudan veya dolaylı zilyetliğin gönderilene veya hak sahibi olarak belirlenen temsilcisine devredilmesidir<sup>214</sup>.

Teslim etme, teslim almada olduğu gibi iki taraflı hukuki işlemdir<sup>215</sup>. Eşyanın, gönderilenin haberi olmaksızın deposuna bırakılması hâlinde geçerli teslim etmeden söz edilemeyeceği gibi; gönderilenin, eşyanın zilyetliğini devralmaksızın ücret ödemesi hâlinde de geçerli teslim etmeden söz edilemez<sup>216</sup>.

Eşyanın teslim edileceği kişi, CMR m. 6 f. 1 uyarınca, taşıma senedinde adı yazılı gönderilendir. Ancak, CMR m. 12 f. 1 uyarınca gönderen veya aynı maddenin 4'üncü fıkrası uyarınca, gönderilenin talimatı ile eşyanın üçüncü kişiye teslimi mümkündür. Bu hâlde teslim etme, talimat ile belirlenen kişiye yapılması hâlinde geçerlidir<sup>217</sup>.

Teslim etme olgusu, boşaltma borcunun hangi tarafa ait olduğu hususuna göre değişik zamanlarda gerçekleşir. Boşaltma borcu taşıyıcıya ait ise, boşaltma işleminin tamamlanmasından sonra; taşıyıcının borcu değilse, aracın varma yerine ulaşması ve gönderilene eşya üzerinde tasarruf hakkının sağlanması ile yani boşaltma işleminden önce gerçekleşir<sup>218</sup>.

Boşaltma borcunun hangi tarafa ait olduğu konusunda CMR'de düzenleme yoktur. Burada da yükleme ve istif borcunun sorumlusunu belirlerken yapılan yorum<sup>219</sup> esas alınarak; öncelikle sözleşmenin dikkate alınacağı, sözleşme ile bir sonuca ulaşamadığı takdirde hâlin icabı, ticari örf ve âdete göre karar verileceği

<sup>214</sup> *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 242; *Ülgen*, Uluslararası Taşımacılık, s. 41.

<sup>215</sup> Bkz. yuk. § 6 III A 1; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 242.

<sup>216</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 39; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 137; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 242; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 113.

<sup>217</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 40; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 243.

<sup>218</sup> *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 137; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 243; *Ülgen*, Uluslararası Taşımacılık, s. 41.

<sup>219</sup> Bkz. yuk. § 6 III A 1.

söylenbilir. Gönderilenin, söz konusu eşyanın nitelik ve özelliğine vakıf olması ve ayrıca taşıttan indirilecek eşyanın boşaltılması için gerekli araçlara da sahip olacağı düşüncesi, boşaltmanın gönderilene ait borç olarak kabulünü haklı kılacaktır. Ancak, yine de belirleme yapılırken somut olayın özellikleri dikkate alınmalıdır<sup>220</sup>.

## 2. Y-TTK düzenlemesi

Teslim etme, TTK ve Y-TTK açısından da iki taraflı hukuki işlemdir; tarafların birbirine uygun açık veya örtülü irade beyanları ile gerçekleşir. Eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınması, boşaltma borcunun kimin üzerinde olduğu hususuna göre farklı zamanlarda gerçekleşir. Bu borcun hangi tarafa ait olduğu hususunda TTK’da düzenleme yoktur<sup>221</sup>. Yükleme borcunun hangi tarafa ait olduğunu belirlerken yapıldığı gibi, bu hususta da öncelikle taraflar arasındaki sözleşmeye bakılacak, sözleşme ile bir sonuca varılamadığı takdirde ticari örf ve âdete göre karar verilecektir<sup>222</sup>.

Y-TTK’da ise boşaltma borcunun hangi tarafa ait olduğu açıkça düzenlenmiştir. Y-TTK m. 863 f. 1 uyarınca, sözleşmeden, ticari teamülden, durumun gereğinden aksi anlaşılmadıkça, boşaltma borcu gönderene aittir. Hüküm, bu yönü ile söz konusu borcun hangi tarafa ait olduğu konusundaki tartışmaları ortadan kaldıracak niteliktedir.

## 3. CMR ve Y-TTK düzenlemeleri açısından gümrüğe teslim

Bazı hâllerde taşıma konusu eşyanın, gümrük makamlarına teslimi gerekebilir. Bu konuda Gümrük Kanunu<sup>223</sup> (“GK”) hükümleri yol göstericidir<sup>224</sup>.

<sup>220</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 41; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 138; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 243.

<sup>221</sup> *Özdemir*, Sorumluluk, s. 137, dn. 122; *Ülgen*, Uluslararası Taşımacılık, s. 41.

<sup>222</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 59; *Ülgen*, Uluslararası Taşımacılık, s. 41.

<sup>223</sup> RG T: 27 Ekim 1999, Sayı: 23866.

Eşyanın gümrüğe teslimi hâlinde, taşıyıcı açısından teslimin gerçekleşip gerçekleşmediği tartışma konusudur. Bu tartışma, Eski Gümrük Kanunu<sup>225</sup> (“EGK”) m. 51 f. 1’de yer alan “Kara taşıtlarıyla Türkiye’ye getirilen ithalat konusu eşya ile talep halinde çıkış eşyası, eğer orada sundurma ve antrepoculuk hizmetleri kanunla tekeline verilmiş bir işletme varsa, bu işletmelerin sorumluluğu altındaki sundurmalara, gümrüğün denetimi altında konular.” şeklindeki düzenlemesinden kaynaklanmıştır ve bu konuda doktrinde üç farklı görüş ileri sürülmüştür<sup>226</sup>. Yürürlükteki GK’da ise, EGK’nın 51 f. 1 düzenlemesine yer verilmemiştir. Bu duruma rağmen, birçok yazar yakın tarihli eserlerinde, EGK m. 51. f. 1 düzenlemesi çerçevesinde oluşan bu görüşlere atıfta bulunmuştur<sup>227</sup>.

Y-TTK’nın, taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasında özel hâller başlıklı m. 878 f. 1(g) hükmünde, CMR m. 17 f. 4’ten farklı olarak, taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına ilişkin yeni bir bent eklenmiştir. Bende göre taşıyıcı, GK ile diğer kanunlarla getirilen sorumluluktan kurtulmaya ilişkin düzenlemelere de dayanabilecektir<sup>228</sup>.

GK ile getirilen düzenlemeler<sup>229</sup> sebebiyle taşıma konusu eşyanın teslimi gecikebilmekte, eşya kısmen veya tamamen ziyaa yahut hasara uğrayabilmektedir.

<sup>224</sup> GK m. 39’a göre, Türkiye gümrük bölgesine gelen eşya, getiren kişi ya da eşyanın gelişinden sonra taşıma sorumluluğunu üstlenen kişi tarafından gümrüğe sunulur. Gümrüğe sunan kişi eşyayı daha önce ibraz olunan özet beyan ya da gümrük beyannamesi ile ilişkilendirir. Özet beyan ise, GK m. 43’e göre, eşyanın teşhisi için gerekli ayrıntıları içeren Müsteşarlıkça belirlenen matbu formdur ve m. 43 f. 2’ye göre, eşyayı gümrük bölgesine getiren veya eşyanın taşınmasından sonra sorumluluğu üstlenen kişi tarafından verilir.

<sup>225</sup> RG T: 19 Temmuz 1972, Sayı: 14263.

<sup>226</sup> Bkz. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 56-57; *Ülgen*, Hava Taşıma, s. 174; *Kender*, Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta ile İlgili Bazı Sorunlar, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara 1984, s. 251-253.

<sup>227</sup> EGK m. 51 f. 1 çerçevesinde yapılan yorumlar hakkında bkz. *Aydın*, Sorumluluk, s. 42-43; *Coşgun*, Kara ve Deniz Yolu ile Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Prof. Dr. Fahiman Tekil’in Anısına Armağan, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Beta Yayınevi, İstanbul 2003, s. 510; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 138-139; *Şamlı*, s. 14, dn. 49.

<sup>228</sup> *Adıgüzel*, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1900.

<sup>229</sup> GK m. 55 ile başlayan 4’üncü Kısım hükümleri, Gümrükçe Onaylanmış İşlem ve Kullanımlar başlığı ile ifade edilen, gümrük bölgesine eşya giriş ve çıkış işlemlerini düzenler. Bu kapsamda, bir eşyanın gümrük bölgesine hangi şart ve prosedüre uygun olarak giriş çıkış yapabileceği, giriş yapan eşyanın gümrük statüsünün ne olacağı gibi hususlar düzenlenir. Y-TTK m. 878 f. 1(g) hükmü de, bu kapsamdaki düzenlemeleri ifade etmektedir.

Y-TTK m. 878 f. 1(g) Gerekçesi'nde de aynı sebebe değinilerek, taşıyıcının riziko alanı dışındaki sebeplerden sorumlu tutulamayacağı belirtilmiştir<sup>230</sup>. Oysaki CMR'de, m. 17 f. 2 çerçevesinde değerlendirilmesi sebebiyle, ayrı bir kurtuluş sebebi olarak yer almayan bu düzenleme; CMR m. 17'yi kaynak olarak alan Y-TTK m. 876 f. 1 bakımından da sorumluluktan kurtuluş sebebi sayılacaktır<sup>231</sup>. Dolayısıyla, milletlerarası taşımalar bakımından taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olay kapsamında değerlendirilen ve ne AlTK'da ne de CMR'de yer almayan<sup>232</sup> bu düzenlemenin, iç taşımalar bakımından ne amaçla getirildiğini saptamak güç görünmektedir.

#### 4. Teslim engelleri

##### a) CMR düzenlemesi

Teslim engeli, taşıma konusu eşyanın, taşıyıcının elinde olmayan sebeplerle ilgisine ulaştırılamamasıdır. Gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçınması veya eşyayı teslim almasına rağmen ücret ödememesi, boşaltma borcu gönderilende olduğu hâlde bu borcu yerine getirmemesi, vesaik mukabili ödeme şartına bağlı taşımalarda<sup>233</sup> ithalatçı olarak ifade edilen alıcının taşıma sözleşmesinden kaynaklanan ödeme borcunu, bu tür sözleşmelerde gönderilen durumundaki bankaya ödememesi ve bu sebeple taşıyıcının da eşyayı alıcıya teslim edemeyeceği gibi hâller teslim engellerine örnek olarak gösterilebilir<sup>234</sup>.

Teslim engellerinin varlığı, taşıyıcının sorumluluğu bu hâllerde de devam ettiği için önem arz eder<sup>235</sup>. Bu sebeple, teslim engeli ile karşılaşan taşıyıcının, sorumluluktan kurtulması konusu özel olarak düzenlenmiştir. CMR m. 15 f. 1 c.

<sup>230</sup> Bkz. Y-TTK m. 878 f. 1(g) Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 302.

<sup>231</sup> *Adıgüzel*, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1900; *Arkan*, Konferans, s. 59; *AÜHF/TicHukABD*, s. 238-239.

<sup>232</sup> *Arkan*, Konferans, s. 59; *AÜHF/TicHukABD*, s. 238.

<sup>233</sup> Vesaik mukabili ödemeli satışlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Seven*, LHD sayı: 38 (Şubat 2006), s. 447-460.

<sup>234</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 86; *Seven*, LHD sayı:38 (Şubat 2006), s. 455.

<sup>235</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 43; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 244.

2'de yer alan bu düzenlemeye göre taşıyıcı, teslim almaktan kaçınma hâli ile karşılaşarsa, gönderenden talimat isteyecektir. Bu durumda gönderen, taşıma senedinin ilk nüshasını ibraza gerek kalmaksızın eşya üzerinde tasarrufta bulunabilecektir. Ancak CMR m. 15 f. 2 uyarınca, gönderilen eşyayı teslim almaktan kaçınsa da, gönderen taşıyıcıya aksine talimat vermediği sürece, gönderilen malların teslimini talep edebilmektedir.

Taşıma konusu eşya, gönderilenin teslim almaktan kaçınması dışında bir sebeple teslim edilemiyorsa gönderen bu kez, CMR m. 12 f. 5(a) uyarınca, taşıma senedinin ilk nüshasını ibraz ederek eşya üzerinde tasarrufta bulunabilir. Belirtilen ihtimallerde, taşıyıcının sorumluluğunun sona ermesi, alınan talimata göre belirlenecektir<sup>236</sup>.

Taşıyıcı, teslim engeli ile karşılaştığı hâllerde diğer bir imkân olarak, CMR m. 16 f. 2 c. 1 uyarınca, eşyayı tasarruf hakkı sahibi adına boşaltabilir. Bu durumda boşaltma borcu kendi üzerinde olmasa bile boşaltma esnasında taşıyıcının sorumluluğu devam edecek<sup>237</sup> ve fakat boşaltma işleminin tamamlanması ile sona erecektir<sup>238</sup>. Taşıyıcı, boşaltma işleminin ardından CMR m. 16 f. 2 c. 2 uyarınca, tasarruf hakkı sahibi adına eşyayı muhafaza edebileceği gibi, CMR m. 16 f. 2 c. 3 uyarınca, eşyayı üçüncü kişiye de teslim edebilir<sup>239</sup>. İlk hâlde, tasarruf hakkı sahibi ile kendisi arasında vedia sözleşmesi<sup>240</sup> kurulmuş olur. İkinci hâlde ise, taşıyıcı ile üçüncü kişi arasında vedia sözleşmesi kurulur<sup>241</sup>. Taşıyıcı, vedia sözleşmesini üçüncü kişi ile yapma yolunu seçerse, üçüncü kişiyi seçmekte özenli davranmak zorundadır<sup>242</sup>.

<sup>236</sup> Aydın, Sorumluluk, s. 45.

<sup>237</sup> Özdemir, Sorumluluk s. 120.

<sup>238</sup> Seven, LHD sayı:38 (Şubat 2006), s. 456.

<sup>239</sup> Aydın, Sorumluluk, s. 46; Gençtürk, Sorumluluk, s. 141.

<sup>240</sup> BK m. 463 (=Y-TBK m. 561) vd.'da düzenlenen vedia sözleşmesi, vedia alanın, vedia verenin saklamak üzere kendisine teslim ettiği taşınırın güvenilir şekilde saklamayı borçlanmasıdır. Vedia sözleşmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Hatemi/Serozan/Arpacı, s. 496 vd.; Yavuz, Borçlar Hukuku Dersleri, Özel Hükümler, Beta Yayınevi, İstanbul 2004, s. 481 vd.

<sup>241</sup> Gençtürk, Sorumluluk, s. 141; Berksoy ve Aydın'a göre, bu hâlde taşıyıcı ile üçüncü kişi arasında, üçüncü kişi yararına vedia sözleşmesi kurulmuş olur. Bkz. Aydın, Sorumluluk, s. 46; Berksoy, s. 760.

<sup>242</sup> Bu hâlde taşıyıcının üçüncü kişiyi seçmede göstereceği özen, ulusal hukuka göre belirlenecektir. Aydın, Sorumluluk, s. 46.

Taşıma konusu eşyanın taşıyıcı tarafından satılması da mümkündür. Taşıyıcının bu imkânı kullanabilmesi için, CMR m. 16 f. 3 c. 1 uyarınca, eşya bozulabilir cinsten olmalı, durumu satışı gerekli kılmalı veya eşyanın depo edilmesi hâlinde yapılacak masraflar eşyanın değerini aşacak nitelikte olmalıdır. Söz konusu hâllerde taşıyıcı, tasarruf hakkı sahibinden talimat almasına gerek olmaksızın eşyayı satabilir.

Taşıyıcı, taşıma konusu eşyayı diğer hâllerde satabilmek için, CMR m. 16 f. 3 c. 2 uyarınca, tasarruf hakkı sahibinden CMR m. 12 f. 5(b)'ye göre belirlenecek makul bir talimat bekleyecektir. Ancak, makul süre içinde bahsi geçen talimatı alamamış ise yine eşyayı satabilecektir<sup>243</sup>.

#### **b) Y-TTK düzenlemesi**

TTK m. 790 f. 1 c. 1 uyarınca, teslim engelleri ile karşılaşan taşıyıcı, durumu gönderene bildirmek zorundadır. Gönderenden alacağı talimata göre eşyayı üçüncü kişiye teslim ile sorumluluktan kurtulur<sup>244</sup>. Ancak, bu konuda gönderenden talimat alamıyorsa veya aldığı talimatın yerine getirilmesi imkânı yoksa, TTK m. 790 f. 1 c. 2 uyarınca, mahkemeye başvuru ile eşyayı yediemine teslim edebilir ve eşyayı mahkemece belirlenen yere tevdi ile sorumluluktan kurtulur<sup>245</sup>. TTK m. 790 f. 1 c. 4 uyarınca, taşıma konusu eşya çabuk bozulabilir cinsten ise ve gönderenden talimat almak anlamsız olacak ise, taşıyıcı bu hâlde BK m. 92 (=Y-TBK m. 108) uyarınca mahkemeden izin alarak eşyayı satışa çıkartabilir<sup>246</sup>.

Teslim engelleri Y-TTK'da, m. 869 f. 1'de düzenlenmiştir. Hüküm uyarınca teslim engeli ile karşılaşan taşıyıcı, m. 868 f. 1'e göre belirlenen tasarruf hakkı sahibinden talimat almak zorundadır. Teslim engeli, CMR m. 15 f. 1'de olduğu gibi gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçınma sebebine dayanıyorsa, bu hâlde

<sup>243</sup> *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 245.

<sup>244</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 57.

<sup>245</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 57 ve s. 86.

<sup>246</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 57 ve s. 88.

tasarruf hakkının kullanılması sözleşmeye göre taşıma senedinin ibrazını zorunlu kılıyor olsa bile, gönderen senedin ibrazına gerek olmaksızın tasarruf hakkını kullanabilir. Y-TTK m. 869 f. 1'in belirtilen düzenlemesi ile CMR'ye uyum sağlanmıştır.

Taşıyıcı m. 869 f. 3 c. 1 uyarınca gönderenden talimat alamamış ise, Y-TTK m. 869 f. 3 c. 2 uyarınca eşyayı boşaltıp saklayabilir; geri taşıyabilir veya üçüncü kişiye teslim yolunu seçebilir. Üçüncü kişiye teslim yolunu seçmesi hâlinde, bu kişinin seçiminde özen göstermesi yeterlidir. Düzenleme bu yönü ile TTK m. 790 f. 1 c. 2'nin, söz konusu hâlde eşyanın üçüncü kişiye teslimi için aranan mahkemeye başvuru şartını kaldırmış ve böylece CMR m. 16 f. 2 c. 3 hükmü ile uyum sağlanmıştır.

Y-TTK m. 869 f. 3 c. 4 uyarınca eşya bozulabilir cinsten ise taşıyıcı, BK m. 92 (=Y-TBK m. 108) hükmüne uygun olarak eşyayı sattırabilir. Hükümde, satış için mahkemeye başvuru şartı getirildiğinden, CMR m. 16 f. 3 c. 1'in uygulanma şartlarına ek bir şart düzenlenmiş gibi görünse de, aslında CMR ile uyum sağlanmıştır. Zira, taşıma konusu eşyanın satışı aşamasına gelindiğinde, eşya nerede bulunuyorsa, satış hükümleri o yer hukukuna tabi olacaktır<sup>247</sup>. Bu sebeple, satışın Türkiye'de yapılacak olması hâlinde zaten BK hükümleri uygulanacaktır<sup>248</sup>. Dolayısıyla, satışın BK m. 92 (=Y-TBK m. 108) uyarınca yapılacağı belirtilmesi, CMR ile uyum açısından engel teşkil etmemektedir. Ancak, BK m. 92'nin (=Y-TBK m. 108) uygulanma şartlarında, CMR'de aranmayan, ilgiliye satış konusunda bilgi verilmesi gerekliliği bakımından, ortada bir uyumsuzluk olduğu açıktır.

---

<sup>247</sup> Bkz. CMR m. 16 f. 5. Ayrıca bkz. yuk. § 4 II.

<sup>248</sup> *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 92.



## 5. Taşıma engelleri

### a) CMR düzenlemesi

CMR m. 14 f. 1 uyarınca, taşıma konusu eşya, teslim yerine varmadan önce, taşıma senedinde yer alan şartlara uygun şekilde taşınamaz hâle gelmiş ise, taşıma engellerinin varlığı söz konusudur<sup>249</sup>. Örneğin, CMR m. 6 f. 2(a) uyarınca eşyanın başka bir araca aktarılması yasağı getirilmiş veya aynı maddenin f bendi uyarınca taşıma süresi belirlenmiş, fakat taşımanın, kararlaştırılan bu şartlar dâhilinde yapılması olanaksız hâle gelmiş olabilir. Bu hâlde taşıyıcı, teslim engellerinde olduğu gibi<sup>250</sup>, tasarruf hakkı sahibinden talimat isteyebilir. Bu ihtimalde taşımanın tamamlanması, verilen talimata göre belirlenir<sup>251</sup>.

CMR m. 14 f. 2 uyarınca, eşyanın taşınması, taşıma senedinde yer alan şartlardan farklı şekilde gerçekleştirilebiliyorsa taşıyıcı, CMR m. 14 f. 1'den farklı olarak tasarruf hakkı sahibinden makul süre içinde talimat gelmesini bekleyecektir. Makul sürede talimat alamadığı takdirde diğer bir imkân olarak, CMR m. 16 f. 2 uyarınca, tasarruf hakkı sahibi hesabına eşyayı boşaltabilir. Bu ihtimalde ise sorumluluğu, eşyanın boşaltılması ile sona erecektir<sup>252</sup>. Taşıyıcı, CMR m.16 f. 3'teki şartların gerçekleşmesi hâlinde ise eşyanın satışını sağlama imkânına sahip olacaktır<sup>253</sup>.

Taşıyıcı, yukarıda belirtilen imkânlarını, CMR m. 14 f. 2 uyarınca, tasarruf hakkı sahibinin menfaatine uygun şekilde hareket ederek, özenli davranarak kullanmak zorundadır.

---

<sup>249</sup> *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 142; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 244.

<sup>250</sup> Bkz. yuk. § 6 III B 4 a.

<sup>251</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 47.

<sup>252</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 48.

<sup>253</sup> *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 143.

## b) Y-TTK düzenlemesi

Eşyanın taşınmaya başlamasının ardından, ilgisine teslimi bazı sebeplerle gecikebilir. TTK m. 774'te düzenlenen bu hâlde taşıyıcı, taşıma engelini gönderene bildirmek zorundadır. Gönderen taşıma senedini taşıyıcıya vermek ve TTK m. 777 uyarınca belirlenecek tazminatı ödemek suretiyle sözleşmeden cayabilir<sup>254,255</sup>.

Taşıma engelleri Y-TTK m. 869'da, teslim engelleri ile bir arada düzenlenmiştir. Y-TTK m. 869 f. 1 uyarınca taşıyıcı taşıma engeli ile karşılaştığı hâllerde, tasarruf hakkı sahibinden talimat isteyecektir. Hükümde, talimat istenecek kişinin tasarruf hakkı sahibi olarak belirlenmesi ile TTK uygulamasındaki aksaklık<sup>256</sup> giderilmiş ve CMR m. 14 f. 1 hükmü ile uyum sağlanmıştır.

Taşıyıcı, tasarruf hakkı sahibinden Y-TTK m. 869 f. 1 uyarınca gerekli talimatı alamamış ise, Y-TTK m. 869 f. 3 c. 2 uyarınca eşyayı boşaltıp, saklama, üçüncü kişiye teslim veya geri taşıma haklarına sahiptir. Taşıyıcı, eşyayı üçüncü kişiye teslim etme hakkını kullanırsa, Y-TTK m. 869 f. 3 c. 3 uyarınca, bu kişiyi seçmekte özen göstermelidir. Ayrıca taşıyıcı, Y-TTK m. 869 f. 3 c. 4'teki şartların gerçekleşmesi hâlinde eşyayı satma hakkına da sahiptir. Taşıyıcı, bu haklarını kullanırken, Y-TTK m. 869 f. 3 c. 1 uyarınca, tasarruf hakkı sahibinin menfaatine uygun şekilde, özenli davranmak zorundadır. Belirtilen düzenlemeler bakımından, CMR m. 16 hükmü ile uyum sağlanmıştır.

<sup>254</sup> Hükümdeki cayma ibaresi, fesih olarak anlaşılacaktır. Bkz. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 65, dn. 76 ve s. 84, dn. 138.

<sup>255</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 64-65 ve 82. TTK m. 774 uyarınca, engelin derhâl gönderene bildirilmesi zorunluluğu ve sözleşmenin gönderen tarafından feshedilebilecek olması, talimat verme yetkisinin gönderilene geçtiği hâllerde uygulama açısından zaman kayıplarına yol açacak niteliktedir. Örneğin, taşıma senedi gönderilene verilmişse gönderen, sözleşmeyi fesih için tekrar gönderilene bildirimde bulunup senedin kendisine veya taşıyıcıya iadesini talep edecektir. Bu durumun zaman kaybı ve anlamsız bir uygulamaya sebep olacağı açıktır. Bkz. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 84. Bu sebeple yine *Arkan*'a göre taşıma engeli ile karşılaşıldığı hâllerde, eğer taşıma senedi gönderilende ise, taşıyıcının durumu sadece gönderilene bildirmesi yeterli olmalıdır ve olası TTK değişikliğinde bu husus dikkate alınarak düzenleme yapılmalıdır. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 84-85.

<sup>256</sup> Bkz. yuk. dn. 255.

## IV. Eşya zararı

### A- Eşyanın ziyaa uğraması

#### 1. CMR düzenlemesi

Zıya, taşıyıcının taşıma konusu eşyayı tasarruf hakkı sahibine teslim edemeyecek hâle gelmesi veya eşyanın özgülendiği amaca uygun kullanılmaması, ekonomik değerini kaybetmesi sonucunu doğuran hâller olarak ifade edilebilir<sup>257</sup>. Bu durum eşyanın yanması, çalınması, kaybolması gibi fiili; eşyanın müsadere edilmesi veya eşyanın ilgisinden başkasına teslim edilip geri alınamayacak olması gibi hukuki sebeplerden kaynaklanabilir<sup>258</sup>. Eşyanın geçici süre teslim edilememesi hâli, her ihtimalde zıyaın varlığını ifade etmez<sup>259</sup>. Ancak, geçici süre ibaresinin belirlenmesindeki muğlaklık ve ayrıca geç teslim ile zıya hâlini ayırt etmek amacıyla CMR’de, bu konu hakkında özel düzenleme getirilmiştir. CMR m. 20 f. 1 uyarınca, taşıma süresi taraflarca kararlaştırılmış ise bu sürenin sona ermesinden itibaren otuz gün; süre kararlaştırılmayan hâllerde taşıyıcının eşyayı teslim aldığı tarihten itibaren altmış gün içinde eşyanın teslim edilememesi hâlinde, eşyanın ziyaa uğradığı karine<sup>260</sup> olarak kabul edilir<sup>261</sup>.

<sup>257</sup> Adıgüzel, Sorumluluk, s. 61-62; Adıgüzel, CMR’de Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulmasında Özel Sebepler (CMR m. 17/4), Manisa Barosu Dergisi, Y. 28, C. 23, S. 89, 2004, s. 21; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 47; Arkan, I. Sempozyum/TTK, s. 105; Arkan, II. Sempozyum, s. 55; Arkan, Demiryolu, s. 91; Berksoy, s. 36; Kaya, Velidedeoğlu Armağanı, s. 246; Özdemir, Sorumluluk, s. 95; Öztoprak, Kara Taşımalarında Taşıyıcının Hasar ve Zıyadan Doğan Sorumluluğu, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2009, s. 32; Ülgen, Hava Taşıma, s. 179; Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 39; Yazıcıoğlu, s. 74.

<sup>258</sup> Adıgüzel, Sorumluluk, s. 62; Adıgüzel, MBD, s. 21; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 47-48; Arkan, I. Sempozyum/TTK, s. 106; Arkan, II. Sempozyum, s. 55; Kaya, Velidedeoğlu Armağanı, s. 246; Özdemir, Sorumluluk, s. 96; Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 39; Yazıcıoğlu, s. 74.

<sup>259</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 48; Özdemir, Sorumluluk, s. 96; Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 39; Yazıcıoğlu, s. 75.

<sup>260</sup> Aydın’a göre burada, karineden yani faraziyeden bahsedilmesi, isabetsizdir. Zira tasarruf hakkı sahibi bu imkânı isterse kullanabilecektir, dolayısıyla faraziyeden bahsedilemez; çünkü faraziye, hukukun bir olaya kesin olarak sonuç bağladığı hâlleri ifade eder. Bkz. Aydın, Sorumluluk, s. 50-51. Bir diğer benzer görüş için bkz. Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 48. dn. 10’da belirtilen yazar.

CMR m. 20 f. 2 ve f. 3 uyarınca tasarruf hakkı sahibi, tazminatını almış ise, ödemeyi takip eden bir yıl içinde eşya bulunduğu takdirde kendisine bildirimde bulunulmasını yazılı olarak talep edebilir. Kendisine yapılan bildirimden itibaren otuz gün içinde, aldığı tazminatı yapılan masraflar ile iade ederse, eşyanın teslimini, gecikme sebebiyle uğradığı zararın tazmini ile birlikte talep edebilir<sup>262</sup>.

Eşya, tam zıyaa uğrayabileceği gibi, kısmen de zıyaa uğrayabilir<sup>263</sup>. Bu ayırım, taşıyıcıdan talep edilen tazminat miktarı ve bu talebe ilişkin zamanaşımı sürelerinin başlangıcı bakımından önemlidir<sup>264</sup>. Nitekim CMR m. 23 ve m. 25'te, eşyanın tamamen veya kısmen zıya uğraması hâllerine ilişkin farklı tazminat miktarları; m. 32'de ise, söz konusu taleplere ilişkin zamanaşımı sürelerinin başlangıçları farklı şekilde düzenlenmiştir.

Eşya ile birlikte ambalajının dahi teslim edilememesini ifade eden tam zıya<sup>265</sup> hâli, eşyanın nerede olduğu biliniyor olmasına rağmen teslim edilemediği hâllerde de söz konusudur<sup>266</sup>. Cam eşyanın kırılması, çimento yükünün ıslanması ve gıda maddelerinin tamamının bozulması<sup>267</sup> gibi, eşyanın temel özelliklerini ve ekonomik değerini kaybedecek şekilde hasara uğraması durumu ile halı, tablo gibi niteliği gereği bölünemeyen parça eşyanın zıyaı, değişik türden eşyaların tek bir taşıma sözleşmesi ile taşındığı hâllerde taşıma konusu eşya parçalarının kaybolması hâlleri, tam zıya olarak değerlendirilir<sup>268</sup>.

<sup>261</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 48; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 96; *Öztoprak*, s. 2-3; *Uslu*, s. 36; *Ülgen*, Uluslararası Taşımacılık, s. 39.

<sup>262</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 49; *Aydın*, Sorumluluk, s. 51; *Uslu*, s. 36.

<sup>263</sup> *Arkan*, II. Sempozyum, s. 56.

<sup>264</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 51.

<sup>265</sup> *Arkan*, II. Sempozyum, s. 56; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 246.

<sup>266</sup> *Özdemir*, Sorumluluk, s. 99; *Öztoprak*, s. 4.

<sup>267</sup> Örneğin frigorifik araçla taşınan taze salatalığın, soğutucunun çalışmaması sebebiyle %30'u bozulmuş ise, kalanı sağlam görünüyor olsa da, hastalık bulaşması sebebiyle kalan kısmı da kullanılamayacağı için tam zıya hâli söz konusu olur. *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 246-247.

<sup>268</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 50; *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 64; *Adıgüzel*, MBD, s. 24; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 246; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 99; *Yazıcıoğlu*, s. 74. Tam zıya hâlinin, taşıma konusu eşya ile ilgili hiçbir parçanın ulaştırılmadığı hâllerde söz konusu olduğu görüş hakkında bkz. *Adıgüzel*, MBD, s. 24; *Aydın*, Sorumluluk, s. 53-54.

Kısmi zıya ise, eşyanın hacim, ağırlık ve parça bakımından eksik teslim edilmesi hâlidir<sup>269</sup>. Kısmi zıyadan söz edebilmek için, kilogram, paket, litre gibi birimlerle belirlenen, ekonomik değeri olan birden fazla eşyanın varlığı gerekir<sup>270</sup>. Örneğin, taşıyıcıya teslim edilen yüz birim eşyanın, yarısının tasarruf hakkı sahibine teslim edilmesi hâlinde kısmi zıya söz konusudur<sup>271</sup>. Ayrıca, eşya yerine yalnızca ambalajın teslim edildiği hâllerde, ambalajı da eşyanın bir parçası olarak kabul eden görüş, kısmi zıyan varlığını kabul eder<sup>272</sup>. Ancak, ambalajın teslimi, eşyanın özgülendiği amaca uygun kullanılmasını sağlamayacağından ve bu hâli ile ekonomik değer de taşımayacağından, bu gibi hâllerde tam zıyan varlığını kabul etmek daha uygun olacaktır.

Pul koleksiyonu, antika yemek takımı gibi bütün parçalarının bir arada bulunması ile anlam ifade eden eşyaların taşınmasında, bazı parçaların teslim edilememesi hâlinde kısmi zıya değil; eşyanın tümünde meydana gelen hasar söz konusudur. Bu sebeple tasarruf hakkı sahibi, teslim edilemeyen parçalar için değil; eşyanın tümünde meydana gelen değer azalmasını talep edebilecektir<sup>273</sup>.

## 2. Y-TTK düzenlemesi

Y-TTK'da zıya tanımı yapılmamış olduğundan, tanım için, zıya ve hasar sorumluluğunu düzenleyen Y-TTK m. 875 f. 1'in Gerekçe'si esas alınabilir. Nitekim Gerekçe'ye göre zıya, eşyanın yitme ve yok olma hâlini ifade etmektedir<sup>274</sup>.

<sup>269</sup> Adıgüzel, Sorumluluk, s. 64; Arkan, II. Sempozyum, s. 56; Kaya, Velidedeoğlu Armağanı, s. 246; Özdemir, Sorumluluk, s. 100.

<sup>270</sup> Özdemir, Sorumluluk, s. 100, dn. 42.

<sup>271</sup> Özdemir, Sorumluluk, s. 100.

<sup>272</sup> Arkan, II. Sempozyum, s. 56.

<sup>273</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 50. Kaya ise aynı kaynağa atıfla, bahsi geçen örnekte tam zıyan olduğu sonucuna varmıştır. Bkz. Kaya, Velidedeoğlu Armağanı, s. 247, dn. 48; Aydın, Sorumluluk, s. 53, dn. 73.

<sup>274</sup> Bkz. Y-TTK m. 875 f. 1 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 300. Bu tanım, CMR bakımından kabul edilen zıya tanımı ile uyumlu olduğundan, yukarıda zıya hâline ilişkin olarak verilen örnekler, Y-TTK düzenlemesi başlığı altında da geçerli kabul edilebilir. Bkz. yuk. § 6 IV A 1.

CMR m. 20 f. 1’de yer alan zıya karinesine ilişkin süreler<sup>275</sup>, Y-TTK m. 874 f. 1’de eşyanın taşıma süresini izleyen yirmi gün ve sınır aşan taşımalar açısından otuz gün olarak düzenlenmiştir<sup>276</sup>. Y-TTK’da, CMR’den daha kısa süreler belirlenmiştir<sup>277</sup> ve hükmün sözünden söz konusu sürelerin, her ihtimalde eşya taşıma süresinin bitimi ile başlayacağı anlamı çıkmaktadır. Sürelerin başlangıcı konusunda Gerekeç’de de bir açıklama yoktur. Dolayısıyla sürelerin başlangıcı belirlenirken, Y-TTK m. 873 f. 1 hükmü esas alınacaktır. Bu hüküm uyarınca, taşıma süresinin taraflarca kararlaştırılmadığı hâllerde, makul süre belirlenmesi gerekeceğinden, sürenin başlangıcını tespit hususunda kesin sonuca varmak zor olacaktır. Bahsi geçen sebeplerle, CMR m. 20 f. 1 hükmünde yer alan süre kararlaştırılan ve kararlaştırılmayan hâllere ilişkin düzenlemenin Y-TTK m. 874 f. 1’e işlenmesi, olası uygulama problemlerini engellemek ve CMR’ye uyum açısından yerinde olacaktır.

Y-TTK m. 874 f. 2 uyarınca tasarruf hakkı sahibi, eşyanın zıyaı sebebiyle tazminat almasına rağmen, eşyanın daha sonradan bulunması hâlinde, kendisine derhal bildirimde bulunulmasını isteyebilir. Burada, CMR m. 20 f. 2’deki, eşyanın tazminat ödemesini takip eden bir yıl içinde bulunması ve tasarruf hakkı sahibinin, durumun kendisine bildirilmesi için yazılı talepte bulunması şartı aranmamıştır. Ancak, yine de tasarruf hakkı sahibine tanınan bu imkânlar sebebiyle, CMR ile uyum sağlanmıştır.

<sup>275</sup> TTK’da bu yönde bir karine yer almadığından, eşyanın ne zaman zıyaa uğramış sayılacağı hususu tartışmalıdır. *Aydın*, Sorumluluk, s. 49, dn. 62. *Arkan*’a göre bu husus belirlenirken, öncelikle eşyanın zıyaa uğradığını kabul eden bir ticari örf âdet olup olmadığına bakılmalıdır. Bu şekilde çözüme ulaşılmıyorsa, olayın özellikleri dikkate alınarak gecikmenin uzun sürmesi sebebiyle, eşyanın tesliminin tasarruf hakkı sahibi açısından artık anlamsız hâle geleceği hâllerde, eşyanın zıyaa uğradığı sonucuna varılmalıdır. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 49. *Ülgen* ise, makul süre kıstasından hareketle, eşyanın MK m. 2 uyarınca belirlenecek makul süre içinde teslim edilmemesi hâlinde, eşyanın zıyaa uğradığının kabul edileceği görüşündedir. *Ülgen*, Uluslararası Taşımacılık, s. 40.

<sup>276</sup> *Ülgen*, HPD sayı: 4 (Ağustos 2005), s. 26.

<sup>277</sup> *Öztoprak* tarafından, sınır aşan taşımalar bakımından Y-TTK m. 874’te, CMR m. 20 örnek alınarak, otuz günlük süre düzenlendiği belirtilmiştir. Bkz. *Öztoprak*, s. 3. Ancak, CMR m. 20’de yer alan süreler, zıya karinesinin başlangıcı bakımından değişiklik gösterirken; Y-TTK m. 874’te yer alan süreler, taşımanın sınır aşıyor olması hâline göre farklılık göstermektedir. Dolayısıyla, Y-TTK m. 874’te yer alan otuz günlük sürenin, sınır aşan taşımalara ilişkin olması sebebiyle; taşıma süresinin taraflarca kararlaştırıldığı hâllerde bu sürenin sona ermesinden itibaren otuz gün içinde eşyanın teslim edilememesi hâline özgü zıya karinesi ile hiçbir ortak yanı bulunmamaktadır.

Y-TTK m. 874 f. 3 uyarınca, tasarruf hakkı sahibi, eşyanın bulunduğu haberinin kendisine bildiriminden itibaren otuz gün içinde aldığı tazminat ve yapılan masrafları iade etmek şartıyla, eşyanın kendisine teslimini talep edebilir. Söz konusu düzenleme, CMR m. 20 f. 3 hükmü ile uyumludur.

Tam zıya-kısmi zıya ayrımı Y-TTK bakımından da geçerlidir<sup>278</sup>. Nitekim, CMR m. 23'ün kaynak olarak alındığı Y-TTK m. 880 ve m. 882'de, eşyanın tamamen veya kısmen zıyaa uğraması hâlinde ödenecek tazminat ve bu tazminatın sınırlarına ilişkin düzenlemeler getirilmiştir. Bu sebeple, zıya hâline ilişkin düzenlemeler bakımından CMR ile uyum sağlanmıştır.

## **B- Eşyanın hasara uğraması**

### **1. CMR düzenlemesi**

Hasar, eşyanın değerinin düşmesine sebep olan her türlü maddi kötüleşmeyi ifade eder. Tanım açısından önemli olan, kötüleşmenin değer azalmasına sebep olup olmadığıdır<sup>279</sup>. Bu anlamda, maddi kötüleşme olmaksızın eşyanın borsada cari fiyatının düşmesi, eşyanın satış mevsiminin geçmesi gibi hâllerde hasarın varlığından söz edilemez<sup>280</sup>. Eşyada meydana gelen geçici kötüleşme, sürekli değer kaybına yol açıyorsa hasarın varlığına işaret eder<sup>281</sup>.

Hasar, eşyanın eğilmesi, bükülmesi, çizilmesi, paslanması, delinmesi, parçasının kırılması gibi eşyanın yalnızca dış görünüşünden anlaşılan durumlara özgülenmez; içsel bir değer kaybı da hasar hâlini ifade eder<sup>282</sup>. Eşyanın bu şekilde değer kaybetmesi genellikle, gıda ürünlerinin belirli ısılarda taşınmasını sağlayan frigorifik araçlarla taşınmasında ortaya çıkar. Örneğin, özelliği gerektirmesine

<sup>278</sup> Oysaki TTK'da, kısmi-tam zıya ayrımı da yoktur. *Aydın*, Sorumluluk, s. 48; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 246.

<sup>279</sup> *Yazıcıoğlu*, s. 76.

<sup>280</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 55; *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 51; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 247.

<sup>281</sup> *Adıgüzel*, MBD, s. 25; *Ülgen*, Uluslararası Taşımacılık, s. 40; *Yazıcıoğlu*, s. 76-77.

<sup>282</sup> *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 66; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 248.

rağmen frigorifik araçla taşınmayan veya böyle bir araçla taşınmasına rağmen gerekli ısı sağlanmayan meyve ürünü, bu sebeple çabuk olgunlaştığı için satış süresi kısalmışsa, hasardan söz edilecek ve tasarruf hakkı sahibi hasar hükümlerine göre talepte bulunacaktır<sup>283</sup>.

Hasar da kısmi olarak meydana gelebilir. Nitekim, CMR m. 25 f. 2(a) ile f. 2(b)'de, eşyanın tamamen ya da kısmen hasara uğraması ile ilgili düzenlemeler getirilmiştir<sup>284</sup>. Örneğin, elli birim gıda maddesinin yirmi birimi nemlenmiş fakat yine de ekonomik değer taşıyorsa ve kalan otuz birimi sağlam ise, burada kısmi hasar söz konusudur. Ancak, yirmi birimlik kısım hiç kullanılamaz hâle gelirse, kısmi zıya söz konusu olur<sup>285</sup>. Heykel gibi ayrılmaz bütün oluşturan eşyalarda, heykelin bir parçasının kırılması şeklinde meydana gelen hasarda ise, eşyanın tamamının değeri azalacağından kısmi değil, tam hasar söz konusu olur<sup>286</sup>.

Tam veya kısmi hasar ayırımında değinilmesi gereken bir diğer husus, eşyanın eski hâle getirilebilir, hasarlı kısmın giderilebilir olduğu hâllerde, satılabilmesi de mümkün ise, eşyanın tam hasara uğradığının kabul edilemeyeceğidir<sup>287</sup>. Ancak, eski hâle getirme mümkün ve hasar görüntüsü de ortadan kalkmış olsa bile, tasarruf hakkı sahibinin eşyayı eski hâle getirmek için yaptığı masraflar, hasar tazmini adı altında talep edilebilmez<sup>288</sup>. Bu bakımdan her durumda somut olayın özellikleri dikkate alınmalı; örneğin, kamyon ile taşınan buğdayın ani fren sonucu yabancı cisimle karışması hâlinde ayrıştırılması için veya taşınan eşyanın kirlenmesi hâlinde temizlenmesi için yapılan masrafların, hasar tazminatına konu edilmesi gerekir<sup>289</sup>.

<sup>283</sup> Adıgüzel, MBD, s. 25-26; Adıgüzel, Sorumluluk, s. 67; Kaya, Velidedeoğlu Armağanı, s. 248.

<sup>284</sup> Adıgüzel, MBD, s. 26.

<sup>285</sup> Özdemir, Sorumluluk, s.102.

<sup>286</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 51; Arkan, II. Sempozyum, s. 56; Özdemir, Sorumluluk, s. 102.

<sup>287</sup> Adıgüzel, Sorumluluk, s. 67 ve dn. 127'de yer alan Alman Federal Temyiz Mahkemesi kararı.

<sup>288</sup> Aydın, Sorumluluk, s. 55; Kaya, Velidedeoğlu Armağanı, s. 248; Özdemir, Sorumluluk, s. 102, dn. 52.

<sup>289</sup> Adıgüzel, MBD, s. 26; Kaya, Velidedeoğlu Armağanı, s. 248.



## 2. Y-TTK düzenlemesi

Y-TTK'da hasar tanımı yapılmamış olduğundan, tanım için, zıya ve hasar sorumluluğunu düzenleyen Y-TTK m. 875 f. 1'in Gerekçe'si esas alınabilir. Gerekçe'ye göre hasar, eşyanın varlığını korumakla beraber zarara uğramasıdır<sup>290</sup>. Tanım bakımından, ziyadan farklı olarak, eşyanın varlığını koruması ve ayrıca eşyanın zarara uğraması şartı arandığından, CMR bakımından verilen hasar tanımı ile uyumludur. Bu sebeple, yukarıda hasar hâline ilişkin olarak verilen örnekler<sup>291</sup>, Y-TTK düzenlemesi başlığı altında da geçerli kabul edilebilecektir.

Tam hasar-kısmi hasar ayrımı Y-TTK bakımından da geçerlidir. Nitekim, CMR m. 25 f. 2'nin kaynak olarak alındığı Y-TTK m. 882 f. 1 ve f. 2'de, gönderinin tamamının ve münferit parçalarının hasarı hâllerine özgü düzenlemeler getirilmiştir. Bu sebeple, hasar hâline ilişkin düzenlemeler bakımından da CMR ile uyum sağlanmıştır.

## V. Zıya ile hasarın birlikte bulunması

Bazı hâllerde zıya ve hasar bir arada bulunabilir. Bu tür durumlarda ise aralarındaki sınırı belirlemek güç olmaktadır. Bu gibi ihtimallerde, sınırın belirlenmesinde somut olayın özellikleri dikkate alınacaktır. Örneğin, hasara uğrayan eşya tamir edilemez hâle gelmiş veya tamir edilmesi eşyadan beklenen fayda açısından artık bir anlam taşımıyorsa, böyle bir durumda zıyanın varlığı kabul edilir<sup>292</sup>. Aynı şekilde, niteliği gereği bölünemeyen eşyanın bir parçası hasar görürse tam zıya; kaybolan ya da hasara uğrayan parça, taşınan eşyanın tümünü

---

<sup>290</sup> Bkz. Y-TTK m. 875 f. 1 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 300.

<sup>291</sup> Bkz. yuk. § 6 IV B 1.

<sup>292</sup> *Kaya, Velidedeoğlu Armağanı*, s. 248.

anlamsız kılıyor ise, tam hasar söz konusudur<sup>293</sup>. Tam zıyain söz konusu hâllerde, hasar nitelenmesine yer yoktur<sup>294</sup>.

## § 7. Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu

### I. Giriş

Milletlerarası sözleşmelerde taşıyıcının sorumluluğunun düzenlendiği bir diğer alan, gecikme sorumluluğudur. Gecikme genel olarak, taşımanın gereken süre içinde ifa edilememesi olarak tanımlanabilir. Taşımanın gerçekleştirilmesi gereken süre, sözleşme ile belirlenebileceği gibi; herhangi bir süre belirlenmeyen hâllerde, basiretli taşıyıcının taşımayı gerçekleştirebileceği makul süre esas alınarak da belirlenebilir<sup>295</sup>. Aynı esaslardan hareketle gecikme tanımına yer veren CMR m. 19 uyarınca taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için, (1) taşıma süresinin aşılması, (2) geç teslimden dolayı hak sahibinin zarara uğraması, (3) zarar ile taşıma süresinin aşılması arasında nedensellik bağı bulunması gerekir.

Taşıyıcının gecikme sorumluluğu<sup>296</sup> CMR m. 17 f. 1'de, zıya ve hasar sorumluluğu ile bir arada düzenlenmiştir<sup>297</sup>. Bu sebeple, gecikme sorumluluğu, zıya ve hasar sorumluluğu ile aynı hukuki niteliğe sahiptir<sup>298</sup>.

<sup>293</sup> *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 246 ve s. 248. Zıya ve hasar hakkında örnekler için bkz. yuk. § 6 IV A 1; § 6 IV B 1.

<sup>294</sup> *Özdemir*, Sorumluluk, s. 103. Tam zıyain, taşıma konusu eşya ile ilgili hiçbir parçanın ulaştırılmadığı hâllerde söz konusu olduğunu savunan görüşe göre, belirtilen hâllerde sınırı çizmek güç olmayacaktır. Zira böyle bir durumda, teslim edilebilecek parça kalıp kalmadığına bakılacak, teslim edilebilen kısmın ekonomik açıdan değer taşıyıp taşımadığı araştırılmayacaktır. Bkz. yuk. § 6 IV A 1 ve yuk. dn. 268.

<sup>295</sup> *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 126; *Yazıcıoğlu*, s. 77.

<sup>296</sup> CMR'nin resmi çevirisinde, CMR m. 17 f. 1'de taşıyıcının yalnızca zıya ve hasardan doğan sorumluluğu düzenlenmiş görünmesine rağmen, tercüme yanlışlığı ya da eksikliği sebebiyle gecikmeden doğan sorumluluğun metne alınmamış olduğu; dolayısıyla CMR'ye göre taşıyıcının gecikmeden de sorumlu olduğu hakkında bkz. *Kendigelen/Aydın*, Çeviri, s. 496; *Şamlı*, s. 10, dn. 33; *Uslu*, s. 35.

<sup>297</sup> *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 239; *Kaya*, Hatemi Armağanı, s. 944. *Ülgen*'in TTK değişikliği bakımından önerdiği üzere, her iki sorumluluk hâli tek bir sorumluluk ilkesi altında düzenlenmiştir. Öneri hakkında bkz. *Ülgen*, TTK, s. 238.

<sup>298</sup> Sorumluluğun hukuki niteliği konusunda bkz. yuk. § 6 II A-B.

Gecikme, her ihtimalde teslim süresinin aşılması anlamına gelmemektedir. Örneğin, taşıyıcının taşıma konusu eşyayı geç teslim alması sebebiyle, gönderenin fazladan ardiye ücreti ödemek zorunda kalması; aynı şekilde taşıyıcının taşıma süresi içinde taşımayı gerçekleştirmiş olmasına rağmen yükleme veya boşaltma safhalarındaki gecikme sebebiyle gönderen veya gönderilenin fazladan masraf yapmak zorunda kalmaları hâlinde, bu tür zararın da tazmini gerekecektir. Ancak, bu gibi ihtimallerde sorumluluk CMR m. 17 uyarınca değil, ulusal hukuka göre belirlenecektir<sup>299</sup>.

## II. Sorumluluğun şartları

### A- CMR düzenlemesi

#### 1. Taşıma süresinin aşılması

##### a) Süre kararlaştırılan hâllerde

Milletlerarası sözleşmelerde, somut bir taşıma süresi belirlemesinden kaçınılmış; bunun yerine taşıma süresinin nasıl belirleneceğine dair düzenlemeler getirilmiştir<sup>300</sup>. CMR'de de bu eğilime uygun olarak, kara yollarının durumu, coğrafi farklılıklar gibi taşıma sözleşmesinin ifa edilmesine etken unsurlar dikkate alınarak, somut bir süre belirlemekten kaçınılmıştır<sup>301</sup>.

CMR m. 19 uyarınca taraflar, taşıma süresini sözleşme ile kararlaştırmış olabilirler<sup>302</sup>. Bu hâlde taşıma süresi CMR m. 6 f. 2(f) uyarınca taşıma senedine yazılmalıdır. Ancak, sürenin taşıma senedine yazılmamış olması, taşıma süresinin

<sup>299</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 98; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 249; *Coşgun*, s. 506; *Uslu*, s. 36.

<sup>300</sup> *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 126.

<sup>301</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 62, dn. 66; *Aydın*, Sorumluluk, s. 99.

<sup>302</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 99; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 126; *Coşgun*, s. 503.

kararlaştırılmadığı ve tarafları bağlamadığı anlamına gelmez<sup>303</sup>. Böyle bir ihtimalde taşıma süresi kararlaştırılmış ise bunu ispat yükü, gönderene düşmektedir<sup>304</sup>.

Taşıma süresinin taraflarca açıkça kararlaştırılmış olmadığı bazı durumlarda, aslında böyle bir sürenin var olduğu sonucuna varılabilir. Örneğin, taşıyıcının reklam ya da broşürlerinde, taşımanın ne kadar sürede bitirileceği belirtilmiş ise ya da eşyaların belirli bir tarihte yola çıkacak olan gemiye taşınması için yapılan sözleşmede, taşıyıcının taşımayı ne kadar süre içinde ifa etmesi gerektiği anlaşılabilir niteliktedir<sup>305</sup>.

Taşıma süresinin taraflarca kararlaştırılmış olması hâlinde, bu sürenin ne zaman başlayacağı konusunda da ayrıca bir belirleme yapılmış olabilir. Ancak, sürenin başlangıcı konusunda herhangi bir belirleme yapılmamış olması ihtimalinde ise, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınması ile başlayacağının kabulü, bu yönde hâkim olan görüşe de uygundur<sup>306</sup>.

### **b) Süre kararlaştırılmayan hâllerde**

CMR m. 19 uyarınca, taşıma süresi sözleşme ile kararlaştırılmamış ise, taşımanın yapıldığı şartlar çerçevesinde basiretli bir taşıyıcıdan beklenecek makul sürenin aşılması hâlinde, gecikme söz konusu olacaktır<sup>307</sup>. Hükümde makul sürenin nasıl hesaplanacağı konusunda bir düzenleme yoktur; yalnızca, parsiyel

---

<sup>303</sup> Zira CMR m. 4 anlamında, taşıma süresinin taşıma senedine yazılması bir geçerlilik şartı değildir ve CMR m. 9'a göre, taşıma senedinde yer alan hususlar, aksi ispat edilinceye kadar doğru kabul edilir.

<sup>304</sup> *Arkan*, Batider X/2, s. 408.

<sup>305</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 62; *Aydın*, Sorumluluk, s. 100; *Coşgun*, s. 503; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 127.

<sup>306</sup> *Yazıcıoğlu*, s. 83. Konu hakkındaki görüşler için bkz. *Aydın*, Sorumluluk, s. 101.

<sup>307</sup> *şamlı*, s. 12.

taşımalar<sup>308</sup> bakımından sürenin hesabında, tüm eşyayı bir araya getirmek için geçen sürenin de dikkate alınacağı belirtilmiştir<sup>309</sup>.

Makul süre belirlenirken, taşınan eşyanın özellikleri, taşımada kullanılan araç, taşıma ortamı, taşımanın yapıldığı zaman dilimi ve buna bağlı olarak hava ve yol şartları, taşıyıcıya verilen talimatlar gibi taşıma süresine etken durumlar dikkate alınır<sup>310</sup>. Ancak makul süre belirlenirken, taşımanın gerçekleştirilmesi sırasında ortaya çıkan ve taşımanın ifasını engelleyebilecek faktörlerin de hesaba katılıp katılmayacağı tartışma konusudur.

Sürenin hesabında yalnızca yolculuğun başlangıcında mevcut şartların dikkate alınması gerektiği yönündeki görüş, ağırlıklı olan görüştür. Bu görüşe göre, taşıma sırasında meydana gelen ve taşıma süresini etkileyen hususlar, süre hesabında dikkate alınmaz. Zira bu hususlar, CMR m. 17 uyarınca sorumluluktan kurtuluş sebebi olup olamayacakları bakımından değerlendirilirler. Süre, yolculuğun başlangıcında mevcut şartlara göre belirlendikten sonra, taşıyıcının herhangi bir ifa engeli ile karşılaşması hâlinde, CMR m. 17 f. 2 çerçevesinde bunları ispatlaması gerekecek; aksi hâlde, yani yolculuk sırasında meydana gelen hususlar süre hesabında dikkate alınacak olursa, taşıyıcı bunları ispatlamak yükümlülüğünden kurtulacaktır<sup>311</sup>.

Aksi yöndeki görüş taraftarları, taşımanın başlamasından sonra ortaya çıkan durumların da süre hesabında dikkate alınması gerektiğini savunurlar. Nitekim CMR m. 19 uyarınca, parsiyel taşımalar bakımından esas alınacak süre hesabında, eşyaların bir araya getirilmesi için gereken süre özellikle dikkate alınacağına göre, bu durum haricinde meydana gelen olağanüstü hâllerin de süreye dâhil olması gerekir<sup>312</sup>. Dolayısıyla bu görüşe göre, CMR m. 17 f. 2'deki hâller de süre hesabında değerlendirileceği için, taşıyıcının sorumluluktan kurtuluş aşamasında bu hükme dayanması mümkün olmayacaktır.

---

<sup>308</sup> Deniz hukukunda, TTK m. 1016'da kırkambar olarak bilinen ve farklı kişilere ait yüklerin bir araya getirilerek taşınmasını ifade eden bu taşıma türü, kara taşıma hukuku bakımından grupaj veya parsiyel taşıma olarak isimlendirilmektedir. *Kendigelen/Aydın*, Çeviri, s. 510.

<sup>309</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 102.

<sup>310</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 102; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 128; *Şamlı*, s. 13.

<sup>311</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 103; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 129.

<sup>312</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 104; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 129.

Süre hesabında yolculuğun başlangıcında mevcut olan şartların dikkate alınması daha uygun bir yaklaşımdır. Zira, taşıma süresinin taraflarca kararlaştırıldığı hâllerde, bu sürenin aşılması durumunda taşıyıcı, CMR m. 17 f. 2'ye göre sorumluluktan kurtulmaya çalışacaktır. O hâlde aynı sonuca, taşıma süresinin makul süre ölçütü ile hesaplanması ve bu şekilde belirlenen sürenin aşılması hâlinde de ulaşılabilmeli; taşıyıcı, sorumluluktan kurtulmak için m. 17 f. 2'deki kurtuluş imkânlarına dayanabilmelidir<sup>313</sup>.

## 2. Zarar

CMR'ye göre taşıyıcının gecikme sorumluluğuna gidilebilmesi için gerekli ikinci şart, gecikme sebebiyle meydana gelen zararın varlığıdır<sup>314</sup>. Gecikme zararı, gecikmeden kaynaklanan dolaylı malvarlığı zararını ifade eder<sup>315</sup>. Bu zarar türü genel olarak, tasarruf hakkı sahibinin malvarlığında meydana gelen azalma veya kârdan yoksun kalma şeklinde ortaya çıkar<sup>316</sup>. Bu hâllere örnek olarak; teslim süresinin aşılması sebebiyle eşyanın piyasa değerinin düşmesi, eşyanın süresinde teslimine güvenerek üçüncü kişi ile sözleşme yapan ve gecikme sebebiyle taahhüdünü yerine getiremeyen gönderilenin, tazminat veya cezai şart ödemesi, eşyanın süresinde teslimine güvenerek yaptığı ardiye sözleşmesi uyarınca fazladan ücret ödemesi ve yine gecikme sebebiyle boşaltma için görevlendirdiği kişilere fazladan ücret ödemesi ile bu arada gümrük vergilerinin artması gibi hâller gösterilebilir<sup>317</sup>.

Zarar başlığı altında incelenmesi gereken ve uygulama açısından sonuca bağlanması oldukça önemli olan bir tartışma konusu mevcuttur. Tartışma, taşıma konusu eşyanın gecikme sebebiyle zıya veya hasara uğraması ya da tam tersine, gecikmenin zıya veya hasar sebebiyle ortaya çıkması hâlinde, sorumluluk

<sup>313</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 104.

<sup>314</sup> *Coşgun*, s. 512.

<sup>315</sup> *Berksoy*, s. 765.

<sup>316</sup> *Coşgun*, s. 516; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 250,

<sup>317</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 66; *Aydın*, Sorumluluk, s. 105; *Coşgun*, s. 516; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 158.

bakımından hangi hükümlerin esas alınacağı noktasında toplanmaktadır. Bu noktada, bahsi geçen tartışma bakımından, zıya veya hasar ile gecikmenin aynı sebepten kaynaklanıp kaynaklanmadığına dikkat edilmelidir. Örneğin, zıya aracın özel donanımından, gecikme ise araç sürücüsünün hatası veya sebep olduğu kazadan kaynaklanıyorsa, her iki sorumluluk türü de ayrı ayrı uygulanacaktır<sup>318</sup>.

Tartışma kapsamında değinilmesi gereken başlıca iki görüş vardır. İlk görüşe göre, gecikmenin zıya veya hasara sebep olması hâlinde, her iki sorumluluk türü de birlikte uygulanmalıdır. Zira CMR’de gecikme zararının, yalnızca eşyanın zarara uğraması hâlleri dışında uygulanabileceğine dair düzenleme yoktur. Ayrıca, gecikme hasar sebebiyle meydana geliyorsa, bu hâlde de eşya belirlenen sürede gönderilene ulaşamadığından hasar ile gecikme zararı birlikte talep edilebilmelidir<sup>319</sup>.

Diğer görüşe göre ise, gecikmenin zıya veya hasara sebep olması ya da tam tersi durumlarda, taşıyıcının sorumluluğu zıya veya hasar hükümlerine göre belirlenecektir<sup>320</sup>. Zira CMR’nin zıya ve hasar sorumluluğuna ilişkin hükümlerinde, eşya zararının hangi sebepten kaynaklandığına dair bir düzenleme yoktur. Ayrıca bu konuda zararın, gecikmeden kaynaklanması gibi bir ayırım ya da istisna da düzenlenmiş değildir. Daha da önemlisi, örneğin zıya hâlinde, zıya malın teslim edilememesi hâline ilişkin olduğundan, bu hâlde bir de gecikme sorumluluğuna gidilecek olursa, CMR’nin zıya ve hasar hâline ilişkin düzenlemesi anlamını yitirecektir<sup>321</sup>. Böyle bir ihtimalde tasarruf hakkı sahibi, ayrıca dolaylı zararını da talep edebileceğinden, taşıma süresinin aşılması sebebiyle taşıyıcı, farklı düzenlemelere bağlı tazminatlar ile sorumlu olacaktır. Bu durum ise, uğranılan zararın, zarar kapsamında telafi edilmesi gerektiği yönündeki genel ilkeye aykırı olacağından, son görüşün kabulü yerinde olacaktır<sup>322</sup>.

---

<sup>318</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 106; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 159; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 250.

<sup>319</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 108.

<sup>320</sup> *Şamlı*, s. 25.

<sup>321</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 107; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 160.

<sup>322</sup> *Kaya* ise, taşıma süresinin aşılması sebebiyle eşyanın bozulması, maddi anlamda bazı özelliklerini yitirmesi hâlinde bu durumun gecikmeden kaynaklı dolaylı malvarlığı zararı olmadığını, böyle bir ihtimalde zıya veya hasar hükümlerine gidilebileceğini ve zararın

### 3. Nedensellik bağı

CMR'ye göre taşıyıcının gecikme sorumluluğuna gidilebilmesi için gerekli olan üçüncü şart, gecikme ile gecikme sonucu meydana gelen zarar arasında nedensellik bağı<sup>323</sup> bulunmasıdır<sup>324</sup>. Zararın gecikme dışında bir sebepten kaynaklanması hâlinde, söz konusu sorumluluk hükümleri uygulanamaz; zararın kaynağına ilişkin düzenlemeler dikkate alınır.

#### B- Y-TTK düzenlemesi

TTK m. 779'da, taşıma süresinin sözleşme veya ticari teamül ile veya bunların yokluğunda, hâlin icabına göre belirleneceği düzenlenmiştir. TTK m. 780 uyarınca gecikme, TTK m. 779'a göre belirlenecek sürelerin aşılması hâlinde meydana gelir ve bu durumda taşıma ücreti gecikilen süre ile orantılı olarak indirilir<sup>325</sup>. Taşıyıcı sorumluluktan kurtulmak için, kusursuzluğunu değil; gecikmenin TTK m. 780 f. 2'de yer alan sebeplerden kaynaklandığını ispat

---

gecikme hâlinde uygulanan taşıma ücreti ile sınırlı olduğu iddiasının kabul edilemez olduğu yorumunda bulunmaktadır. Bkz. *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 250. (Hatta bu yoruma, *Şamlı* tarafından da atıfta bulunulmuştur. Bkz. *Şamlı*, s. 25.) Oysaki Yazar, aynı makalenin 264'üncü sayfasında, taşıma süresinin aşılması sebebiyle ziya veya hasar meydana gelmesi hâlinde, hem gecikme hem de ziya veya hasara ilişkin tazminatın talep edilebileceği ifadesine yer vermektedir. Bkz. *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 264. Bu son yorum ise *Aydın*, tarafından eleştirilmektedir. Bkz. *Aydın*, Sorumluluk, s. 109, dn. 265.

<sup>323</sup> Zararı meydana getirdiği düşünülen olay, hayatın olağan akışına göre gerçekten bu zarara sebep olabilecek ise olay ile zararlı sonuç arasında nedensellik bağı vardır. *Oğuzman/Öz*, s. 502-509. Nedensellik bağı, sorumluluğun temel şartı olarak BK m. 41'de (=Y-TBK m. 49) öngörülmüştür. Bu husus, BK m. 41 f. 1'de "zarar ıka eden" ve f. 2'de "sebebiyet veren" ibareleri ile ifade edilmiştir. Nedensellik bağı terimi hakkında geniş bilgi için bkz. *Eren*, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 9. Bası, İstanbul 2006, s. 487-529; *Reisoğlu*, Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, İstanbul 2008, s. 153 vd; *Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop*, s. 566 vd.

<sup>324</sup> *Coşgun*, s. 512; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 161.

<sup>325</sup> Bkz. TTK m. 780. *Kaya*, Yüksek Lisans Tezi, s. 75; *Kaya*, Hatemi Armağanı, s. 948. *Arkan*'a göre bu hükümde, zarar doğması şartı aranmaksızın taşıma ücretinden indirim yapıldığına göre, bir tür cezai şart düzenlenmiştir. Bkz. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 176; *Uslu*, s. 40, dn. 36. *Ülgen*'e göre, bu hüküm pek çok bakımdan sorun yaratacak niteliktedir ve konuya açık düzenleme getirilmelidir. TTK'nın gecikme sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerinin eleştirisi için bkz. *Ülgen*, TTK, s. 238.



edecektir. Buradan anlaşılacağı üzere, TTK sisteminde taşıyıcının gecikme sorumluluğu kusursuz sorumluluk esası ile düzenlenmiştir.

Y-TTK açısından, taşıma süresinin belirlenmesi konusunda, taşıma süresi başlığı altında düzenlenen m. 873 f. 1 hükmü yol göstericidir. Hüküm uyarınca taşıma süresi, CMR’de olduğu gibi taraflarca kararlaştırılmış olabilir; böyle bir kararlaştırma bulunmayan hâllerde ise, sürenin belirlenmesinde özenli bir taşıyıcının<sup>326</sup> taşımayı gerçekleştirebileceği süre esas alınacaktır. CMR bakımından taşıma süresinin belirlenmesi konusunda yapılan açıklamalar, bu başlık altında da geçerli kabul edilebilecektir<sup>327</sup>. Nitekim Gerekçe’ye göre hükmün kaynağı, CMR m. 19’dur<sup>328</sup>.

Y-TTK m. 875 f. 3’te, zıya ve hasar sorumluluğu ile bir arada ve aynı sorumluluk esasıyla hareketle<sup>329</sup> düzenlenen gecikme sorumluluğu, bu anlamda hükmün kaynağı CMR ve AlmTK ile uyumlu olarak düzenlenmiştir<sup>330</sup>.

## **§ 8. Yardımcılar ile ara taşıyıcıların fiillerinden doğan sorumluluk**

### **I. Giriş**

Taşıma işlerinin, yalnızca bu işi üstlenen taşıyıcı tarafından yerine getirilmesi her zaman mümkün değildir<sup>331</sup>. Bu faaliyet, özellikle de teknolojik gelişmeler ve ticaret hayatının sınır aşan boyutlara ulaşması gibi sebeplerle, birden fazla kişinin katılımına ihtiyaç göstermektedir. Bu durum ise, taşıyıcının üstlendiği taşıma işini yeni taşıma sözleşmeleri ile kısmen veya tamamen başka taşıyıcılara

---

<sup>326</sup> CMR’nin resmi çevirindeki gayretli taşıyıcı ifadesi, basiretli taşıyıcıyı ifade etmektedir. Bkz. *Kendigelen/Aydın*, Mevzuat, s. 147, m. 19. Y-TTK’da yer verilen özenli taşıyıcı ifadesi de basiretli taşıyıcı olarak anlaşılacaktır.

<sup>327</sup> Bkz. yuk. § 7 II A 1 a ve b.

<sup>328</sup> Bkz. Y-TTK m. 873 f. 1 Gerekçe’si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 300.

<sup>329</sup> Bkz. yuk. § 7 I.

<sup>330</sup> “Sorumluluk, zıya ve hasar ile gecikmeyi kapsar.” Bkz. Y-TTK m. 875 f. 1 Gerekçe’si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 300.

<sup>331</sup> *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 17.

devretmesine; taşımayı onların yardımından yararlanarak yerine getirmesine sebep olmaktadır.

Bu şekilde, birden fazla taşıyıcının gerçekleştirdiği taşıma sebebiyle ortaya çıkan zarar, taşımaya katılan her bir taşıyıcının kendi riziko alanından kaynaklanabilmektedir. Söz konusu ihtimal, her taşıyıcının sorumluluğu bakımından ayrı düzenlemeler yapılmasını gerektirmiştir. CMR, TTK ve Y-TTK açısından da taşıyıcının yardımcılarının fiillerinden doğan sorumluluğu, açıklanan sebeplerle ayrı hükümlerle düzenlenmiştir.

Borçlunun borcunu yerine getirirken, ifa faaliyetine katılmasına açıkça veya zımnen izin verdiği kişiler, yardımcı kişilerdir. Bu tanım bakımından önemli olan, borçlunun, yardımcının ifa faaliyetine katılmasına veya faaliyetin bizzat bu kişi tarafından yerine getirilmesine izin vermesidir<sup>332</sup>. Bu şartların yerine gelmesi hâlinde, yardımından yararlanan kişinin ifa dolayısıyla sebep olduğu zarardan, borçlunun sorumlu tutulması mümkün olacaktır.

## II. Yardımcı kişiler

CMR m. 3'te, taşıyıcının yardımcılarının fiillerinden doğan sorumluluğu düzenlenmiştir. Söz konusu hüküm uyarınca yardımcıları, taşıyıcının çalıştırdığı kişiler<sup>333</sup> ile taşımının yapılması için hizmetlerinden yararlanan kişilerdir<sup>334</sup>. Aşağıda bu başlıklar ayrı ayrı ele alınacaktır.

---

<sup>332</sup> *Oğuzman/Öz*, s. 351-352; *Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop*, s. 892-893. İfa yardımcılarının hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Şenocak*, Borçlunun İfa Yardımcılarından Dolayı Sorumluluğu, Ankara 1995, s. 104 vd.

<sup>333</sup> Taşıyıcının çalıştırdığı kişiler ibaresi, CMR'nin resmi çevirisindeki ifadedir. Bu ifade, her ne kadar BK m. 55 (=Y-TBK m. 66) anlamında müstahdemleri ifade ediyor ve doktrinde birçok yazar tarafından da müstahdem şeklinde kullanılması tercih ediliyor ise de (Bkz. *Arkan*, Karayalçın Armağanı, 319 vd.; Ayrıca, *Kendigelen/Aydın*, Mevzuat, s. 500 vd.) çalışma konumuz açısından, taşıyıcının çalıştırdığı kişiler olarak ele alınacaktır.

<sup>334</sup> *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 105; *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 320; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 191; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 50.

## A- Taşıyıcının çalıştırdığı kişiler

### 1. CMR düzenlemesi

Taşıyıcının çalıştırdığı kişiler<sup>335</sup> ile taşıyıcı arasında hizmet ilişkisinin varlığı aranır. Hizmet ilişkisi açısından önemli olan husus ise, taşıyıcının yardımcısına emir ve talimat verebiliyor olmasıdır<sup>336</sup>. Taşıyıcının tabiiyetinde olması şartıyla bütün işçiler, çalıştırdığı kişiler ibaresine dâhildir<sup>337</sup>.

Taşıyıcının çalıştırdığı kişilerin fiilleri sebebiyle sorumluluğuna gidilebilmesi için, bu kişilerin somut taşıma işinin ifası ile görevlendirilmiş olmaları gerekmez<sup>338</sup>. Örneğin<sup>339</sup>, bir taşıma şirketinde muhasebe servisinde istihdam edilen çalışanın, iş çıkışı kapatmayı unuttuğu elektrikli ısıtıcının yangına yol açması sebebiyle taşıma konusu eşya zarara uğrar ise, taşıyıcı bu zarardan CMR m. 3 uyarınca sorumludur. Aynı şekilde, taşıma şirketinde temizlik görevlisi

<sup>335</sup> Bu ifade, CMR'nin Fransızca metninde “*préposé*” olarak kullanılmış iken; İngilizce metninde “*agents and servants*” karşılığı olarak kullanılmıştır. Bu ifadeler arasında anlam farkı vardır. “*Préposé*” terimi, Fransız Hukuku anlamında hizmet sözleşmesine bağlı olarak çalışanları ifade eder. “*Agent*” terimi ise Anglo-Amerikan Hukukunda, taşıyıcıya hem hizmet sözleşmesi ile bağımlı olanları (“*servant*”) hem de hizmetlerinden yararlanan kişileri ifade eden bağımsız müteahhitleri kapsar. *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 105-106; *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 320-323; *Dirican*, Yardımcı Şahıslarının-Alt ve Müteakip Taşıyıcıların Fiilleri Dolayısıyla Taşıyıcının Sorumluluğu (CMR m. 3, m. 34-TTK m. 782, m. 784), MalÜHFD, Prof. Dr. Aydın AYBAY'a Armağan, Y. 2007, S. 1, s. 383, dn. 13; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 191; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 57. Eğer İngilizce metindeki anlam dikkate alınacak olursa, taşıyıcının hizmetlerinden yararlanan kişilerin fiillerinden dolayı sorumluluğuna gidilebilmesi için gerekli olan şartlar farklılaşacak, yani somut taşımanın ifasında görevlendirilmiş olma şartı aranmayacaktır. Oysa taşımanın ifasıyla görevlendirilme şartı, taşıyıcının yalnızca hizmetlerinden yararlandığı kişiler bakımından aranır. Böylesi önem taşıyan farka yol açacağı için söz konusu ifadenin, Fransızca metindeki anlamı ile dikkate alınıp yalnızca hizmetlileri ifade ettiği kabul edilmelidir. *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 105-106; *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 320-323; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 190-191. Ayrıca, söz konusu ifadeler arasında terim farkı olmadığı düşünülecek olursa, yardımcılardan CMR m. 3'teki gibi ikili bir ayrıma tabi tutulmasına gerek olmayacaktır. *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 323, dn. 16.

<sup>336</sup> *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 105; *Akıncı*, s. 199; *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 320; *Dirican*, s. 384; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 193; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 57.

<sup>337</sup> Buna karşılık taşıyıcının diğer işletmelerinde çalışanlar ile alt işverenler bu terimin dışındadır. *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 193.

<sup>338</sup> *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 323. Somut taşıma işinin ifasında görevlendirme şartının, her iki grup yardımcı için de aranması gerektiği yönündeki fikir için bkz. *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 69-76 ve s. 82.

<sup>339</sup> Devam eden örnekler aynı kaynaktan verilecektir: *Dirican*, s. 385.

olarak istihdam edilen çalışanın görevini ifa sırasında yangına sebep olması hâlinde, taşıma konusu eşya zarara uğrar ise, bu zarardan taşıyıcı sorumludur. Ancak, CMR m. 3'ün, görevlerini ifası sırasındaki hareket ve ihmallerinden ifadesi sebebiyle, taşıyıcının çalıştırdığı kişilerin sebep oldukları zararın, kendilerine verilen görev sınırları içinde meydana gelmiş olması aranır<sup>340</sup>. Bu durumda, yukarıdaki örneklerde bahsi geçen muhasebe ve temizlik görevlisinin veya taşıyıcı tarafından kendisine yükleme ya da boşaltma ile ilgili görev verilmemiş olan şoförün, kendi görev alanlarının dışına çıkarak; söz gelimi yükleme ya da boşaltma faaliyetine katılmaları sebebiyle, taşıma konusu eşya zarara uğrayacak olursa, bu durumda taşıyıcının CMR m. 3 anlamında sorumluluğu söz konusu olmayacaktır<sup>341</sup>.

## 2. Y-TTK düzenlemesi

TTK m. 782'de, taşıyıcının kullandığı kişiler ve maiyetinde çalışanların fiilinden doğan sorumluluğu düzenlenmiştir. Dolayısıyla taşıyıcının yardımcıları, TTK'ya göre de ikiye ayrılmaktadır. Maiyetinde çalışanlar, CMR m. 3'teki taşıyıcının çalıştırdığı kişilere karşılık gelmekte ve taşıyıcının tabiiyetinde hizmet sözleşmesi ile sürekli çalışanları ifade etmektedir<sup>342</sup>. Ancak, TTK düzenlemesine göre taşıyıcının, maiyetinde çalışanların fiillerinden dolayı sorumluluğuna gidilebilmesi için, sorumluluk konusu fiilin bu kişilere verilen görevin ifası sırasında meydana gelmiş olması aranmaz. Bu sebeple örneğin, taşımanın ifasını doğrudan gerçekleştiren şoför, işletmede görevli memur, bekçi, büro personeli, muhasebe veya temizlik görevlilerinin, kendi görev alanları dışına çıkarak örneğin

<sup>340</sup> *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 326; *Dirican*, s. 385-386.

<sup>341</sup> *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 327; *Dirican*, s. 386, dn. 22.

<sup>342</sup> *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 104; *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 96; *Kaya*, Hatemi Armağanı, s. 981; *Sözer*, Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler (Karayolu, Denizyolu ve Havayolu ile Yapılan Taşımlar Üzerine Mukayeseli Bir İnceleme), *Batider C. XIV, S. 2*, (1987), s. 92; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 63; *Yılmaz*, Müteakip Taşıma, s. 35.

eşyanın yükleme ya da boşaltma faaliyetine katılmaları sebebiyle taşıma konusu eşyanın zarara uğraması hâlinde, taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmektedir<sup>343</sup>.

Taşıyıcı yardımcılarının fiillerinden doğan sorumluluk, Y-TTK m. 879 f. 1'de düzenlenmiştir<sup>344</sup>. Hükümde, taşıyıcının kendi adamları ibaresi kullanılarak, CMR m. 3'ün, taşıyıcının çalıştırdığı kişiler ibaresine uyum sağlanmıştır<sup>345</sup>. Dolayısıyla, Y-TTK açısından taşıyıcının kendi adamları ibaresi, kendisi ile sürekli iş ilişkisi içinde bulunan kişileri ifade edecek ve taşımanın yerine getirilmesinde hizmetinden yararlanan kişileri kapsamayacaktır<sup>346</sup>.

Kısaca ifade etmek gerekirse, TTK'ya göre taşıyıcının, kendilerine verilen görev kapsamında olup olmadığına bakılmaksızın, bu kişilerin fiillerinden sorumlu olmasına karşılık; CMR m. 3 ile uyumlu Y-TTK m. 879 f. 1 bakımından taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için, eşya zararının söz konusu kişilerin görevlerini ifa sırasındaki fiillerinden doğmuş olması gerekir<sup>347</sup>.

## **B- Taşıyıcının hizmetlerinden yararlandığı kişiler**

### **1. CMR düzenlemesi**

CMR m. 3 uyarınca, taşıyıcı yardımcılarının bir diğer grubu taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlanan kişilerdir. Bu kişiler ile taşıyıcı arasında sürekli bir hizmet ilişkisinin varlığı aranmaz; hizmetlerinden yalnızca

---

<sup>343</sup> *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 105; *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 96; *Dirican*, s. 388; *Kaya*, Hatemi Armağanı, s. 982; *Yılmaz*, Müteakip Taşıma, s. 35. Karş. § 9 II A 1.

<sup>344</sup> Bu düzenleme, CMR m. 3'ten aynen alınmıştır. Bkz. Y-TTK m. 879 Gerekeçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 302.

<sup>345</sup> *Adıgüzel*, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1901. Y-TTK m. 879'da kullanılan kendi adamları ibaresi, *Yılmaz* tarafından TTK hükümlerine yaklaştığı ve bu sebeple taşıyıcının işletmesinde her türlü işte çalışan kişilerin, taşıma işinin ifası için görevlendirilmiş olup olmadıklarına bakılmaksızın taşıyıcının maiyetinde çalışanlar olarak kabul edileceği belirtilmiştir. Bkz. *Yılmaz*, Müteakip Taşıma, s. 35. Ancak, inceleme konusu başlık altında ifade edildiği üzere TTK ile CMR'nin bu konuda farklı düzenlemeler içermesi ve Y-TTK m. 879 Gerekeçe'sine (TBMM S. Sayısı: 96, s. 302) göre CMR m. 3'ün madde metnine aynen alınmış olması dolayısıyla, söz konusu gerekeçeye katılmak güç görünmektedir.

<sup>346</sup> *Adıgüzel*, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1901-1902.

<sup>347</sup> *Adıgüzel*, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1902.

belli bir taşımanın ifasında yararlanılır ve taşımanın gerçekleştirilmesiyle aralarındaki ilişki son bulur. Burada, taşıyıcının yardımcıya emir ve talimat vermesi şartı aranmadığı gibi, bu kişilerin taşımanın ifasına doğrudan katılmaları da aranmaz<sup>348</sup>. Ancak, taşıma sözleşmesinin ifasında herhangi bir şekilde dolaylı da olsa görev almış olmaları ve sorumluluğa yol açan zararın, görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiillerinden doğması gerekir<sup>349</sup>. Bu anlamda taşıyıcı, taşıma öncesi eşyaların konulduğu depo sahibi ve çalışanlarının, yükleme veya gümrük işlemlerini üstlenen bağımsız işletme sahiplerinin, taşımanın yapılacağı aracın park edildiği kapalı garaj sahibinin ve alt taşıyıcıların fiillerinden sorumludur. Kısacası, taşımanın ifasına yardım amaçlı her katılım, taşıyıcının kabulü dâhilinde taşıyıcıyı sorumlu kılmak için yeterlidir. Öyle ki, yükleme sırasında dışarıdan çağrılarak yardımda bulunması istenen kişi ile taşıma sırasında gerçekleşen kaza sonucu etrafa dağılan eşyaları toparlayan kişilerin fiillerinden de taşıyıcı sorumlu olabilmektedir<sup>350</sup>.

Taşıyıcının, aracı kiraladığı kişi veya yardımcılarının kusurlu olduğunu ileri sürerek, eşya zararından kurtulmasını engelleyen CMR m. 17 f. 3 düzenlemesi sebebiyle, söz konusu kişiler taşıyıcının hizmetlerinden yararlandığı kişiler kapsamına girmez<sup>351</sup>. Zira, bu kişilerin CMR m. 3 kapsamında değerlendirilmek istenmesi hâlinde, CMR m. 17 f. 3'te yer verilen bu istisnai düzenlenmeye gerek kalmayacağı açıktır<sup>352</sup>.

CMR m. 28 f. 2 uyarınca, kendisine zıya-hasar ve gecikme sebebine dayalı sözleşme dışı talepler ileri sürülen taşıyıcı yardımcıları, Sözleşme kapsamında

---

<sup>348</sup> *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 106; *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 323; *Dirican*, s. 386; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 194; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 58.

<sup>349</sup> *Adıgüzel*, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1902; *Akıncı*, s. 200; *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 327; *Dirican*, s. 390; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 194.

<sup>350</sup> *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 107; *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 324; *Dirican*, s. 387; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 194; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 59.

<sup>351</sup> Ancak, bu kişilerin taşıma işine herhangi bir şekilde doğrudan veya dolaylı olarak katılmaları hâlinde, CMR m. 3 kapsamında değerlendirilmeleri mümkündür. *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 324; *Dirican*, s. 387; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 58-59.

<sup>352</sup> *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 324. CMR m. 3 anlamında taşıyıcının, fiillerinden sorumlu tutulmadığı araç sahibi veya yardımcıları, CMR m. 17 f. 3 ile bir anlamda onun sorumluluk alanına dâhil edilmiştir. Bkz. *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 60.

taşıyıcının sorumluluğunu belirleyen, sınırlayan ve kaldıran hükümlerden yararlanabilmektedir<sup>353</sup>.

## 2. Y-TTK düzenlemesi

TTK m. 782'de, taşıyıcının kullandığı kimseler olarak ifade edilen yardımcıları da CMR'de olduğu gibi, taşıyıcıya hizmet sözleşmesiyle ve sürekli bağlılığı gerektirmeyen, taşımanın ifasında bu işleme doğrudan veya dolaylı şekilde katkıda bulunan, taşımanın tamamlanması ile aralarındaki ilişki sona eren kişileri ifade eder<sup>354</sup>. TTK m. 782'nin sözü dikkate alındığında, bu kişilerin yardımcı kişi sayılabilmesi için, kendilerine taşıma faaliyeti ile ilgili görev verilmiş olup olmaması arasında fark yok gibi görünmektedir<sup>355</sup>. Oysaki bu kişiler, belirli bir taşıma işi ile görevlendirildiklerinde taşıyıcının yardımcısı sıfatını kazanırlar. Bu sebeple taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için zarara sebep olan fiilin kendilerine verilen görevin ifası sırasında meydana gelmesi şartı aranmalıdır<sup>356</sup>.

Y-TTK m. 879 f. 1'de, CMR m. 3'ün taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlanan kişiler ifadesine benzer şekilde, taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişiler ifadesi kullanılmıştır. Bu kişilerin fiilleri

<sup>353</sup> Bu düzenleme, hiç şüphesiz taşıyıcının çalıştırdığı kişiler bakımından da geçerlidir. Bkz. yuk. § 8 II A 1.

<sup>354</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 97; *Kaya*, Hatemi Armağanı, s. 983. Taşıma konusu eşyayı taşımanın yapılacağı araca getiren arabacılar, eşyanın muhafaza edildiği depo sahipleri, taşıma aracının temizliğini yapan şirketler, vb. yardımcıları, taşıyıcının kullandığı kimseler olarak ifade edilir. Buna karşılık, kamu kuruluşu niteliğinde ve devlet tekelinde işletilen örneğin posta idaresi ve havaalanı işletmesi çalışanları taşıyıcının yardımcıları terimine dâhil değildir. *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 194, dn. 339; *Kaya*, Hatemi Armağanı, s. 984.

<sup>355</sup> TTK'ya göre yardımcıları, görevleri kapsamında olmayan bir fiil sebebiyle zarara sebep olsalar bile, taşıyıcı bu zarardan sorumlu olmaktadır. *Adıgüzel*, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1902.

<sup>356</sup> *Arkan*'a göre, TTK bakımından yardımcıların iş bölümü kurallarına uymaksızın verdikleri zarardan taşıyıcının sorumlu tutulması, taşıyıcının maiyetinde çalışanlar yönünden uygun bir sonuçtur. Görüş ve Alman Hukukundaki uygulama hakkında bilgi için bkz. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 100 ve dn. 18; *Kaya*, Hatemi Armağanı, s. 985; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 64. Söz konusu kişilerin bir kere taşıyıcının yardımcısı sıfatını almasından sonra, kendilerine taşıma işinin ifası ile ilgili görev verilmiş olup olmaması fark etmeksizin, sebep oldukları zarardan, taşıyıcının sorumlu tutulabilecekleri yönündeki aksi görüş için bkz. *Sözer*, Batider/XIV-2, s. 93, dn. 8.

sebebiyle taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için, zararın kendilerine verilen görevin ifası sırasında meydana gelmesi şartı, CMR’de olduğu gibi Y-TTK açısından da aranacaktır.

Y-TTK m. 887 f. 1 uyarınca, zıya-hasar veya geç teslim sebebiyle kendisine sözleşme dışı talepler ileri sürülen taşıyıcı yardımcıları, Dördüncü Kitap İkinci Kısım’da yer alan sorumluluk sınırlamalarına ve sorumluluktan kurtulma imkânlarına dayanabilir. Hüküm, kaynak olarak alınan CMR m. 28 f. 2 düzenlemesi ile uyumludur<sup>357</sup>.

### III. Ara taşıyıcılar

#### A- Gönderenle sözleşmesi olmayanlar

##### 1. CMR düzenlemesi

Gönderenle yaptığı sözleşme uyarınca taşıma taahhüdü altına giren taşıyıcının, sözleşmede aksi belirtilmediği sürece bu taahhüdü bizzat yerine getirmesi gerekmez; teknolojik yetersizlik veya eleman eksikliği gibi sebeplerle kendisinden başka kişilerin yardımına ihtiyaç duyabilir. Bu sebeple taşıyıcı, taşıma konusu eşyayı bir kez gönderilene ulaştırmayı üstlenmesinin ardından kendi ad ve hesabına olmak üzere yeni bir taşıma sözleşmesi<sup>358</sup> yapabilir<sup>359</sup>. Böylece taşıma işini üstlenen yeni taşıyıcı, fiili taşıyıcı adını almaktadır. Bu durumda, asıl taşıyıcının taşıma sözleşmesindeki konumu bakımından ikili bir durum ortaya çıkmaktadır. Asıl taşıyıcı, gönderen ile yaptığı sözleşmeye göre asıl

<sup>357</sup> Bu düzenleme, hiç şüphesiz taşıyıcının çalıştırdığı kişiler bakımından da geçerlidir. Bkz. yuk. § 8 II A 2.

<sup>358</sup> Belirtmek gerekir ki, taşıyıcının alt taşıma sözleşmesini gönderen ad ve hesabına yapması hâlinde sorumluluğu BK m. 390 (=Y-TBK m. 506) uyarınca vekâlet; kendi adına ve gönderen hesabına yapması hâlinde ise, TK m. 809 uyarınca komisyoncu hükümlerine göre tayin edilir. Bkz. *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 107; *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 104; *Dirican*, s. 395; *Şenocak*, s. 66, dn. 40.

<sup>359</sup> *Dirican*, s. 396; *Yılmaz*, Müteakip Taşıma, s. 9.



taşıyıcı sıfatını korurken, alt taşıyıcı ile yaptığı sözleşmenin göndereni olmaktadır<sup>360</sup>.

Asıl taşıyıcının, alt taşıyıcı ile yeni taşıma sözleşmesi yapması, esas sözleşmeden doğan sorumluluğunu kaldırmamaktadır. CMR’de alt taşıyıcı terimi tanımlanmamıştır. Ancak, CMR m. 3’te yer alan, taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlanan diğer kişiler ibaresine alt taşıyıcılar da dâhildir<sup>361</sup>. Bu sebeple alt taşıyıcıların ve yardımcılarının, taşıma konusu eşyaya verdikleri zarar sebebiyle asıl taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmektedir. Böylece CMR uygulamasında, alt taşıma sözleşmesine taraf olmadığı için sözleşmelerin nisbiliği ilkesi gereğince alt taşıyıcıya başvuramayan gönderen<sup>362</sup>, asıl taşıyıcıdan zararının tazminini talep edebilmektedir<sup>363</sup>.

CMR’nin uygulandığı taşıma sözleşmelerinde, kanunlar ihtilâfi kurallarınca uygulanacak hukukun Türk Hukuku olarak belirlenmesi hâlinde hak sahibi, asıl taşıyıcının BK m. 100 (=Y-TBK m. 116) anlamında ifa yardımcısı konumundaki alt taşıyıcıya karşı, ancak BK m. 41 (=Y-TBK m. 49) çerçevesinde haksız fiil hükümlerine göre istemde bulunabilir.

## 2. Y-TTK düzenlemesi

TTK’da alt taşıyıcı tanımına yer verilmemiştir. Ancak, Ara Taşıyıcılardan Dolayı Mesuliyet başlığı altında TTK m. 784’te yer alan, taşıyıcının eşyanın taşınmasını kendilerine bıraktığı kimseler ibaresi, alt taşıyıcıları ifade etmektedir<sup>364,365</sup>.

<sup>360</sup> *Uslu*, s. 39; *Yılmaz*, Müteakip Taşıma, s. 9.

<sup>361</sup> *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 323; *Dirican*, s. 396; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 123.

<sup>362</sup> Ancak gönderenin, kanunlar ihtilâfi kurallarının yetkilendirdiği hukuka göre, sözleşme dışı sorumluluk hükümleri uyarınca alt taşıyıcıya başvurabileceği şüphesizdir. Gönderilen açısından ise durum farklıdır. Taşıma sözleşmesinin tam üçüncü kişi lehine sözleşme olması sebebiyle, gönderilenin alt taşıyıcıya başvurması mümkündür. *Yılmaz*, Müteakip Taşıma, s. 10, 14.

<sup>363</sup> *Yılmaz*, Müteakip Taşıma, s. 10.

<sup>364</sup> *Dirican*, s. 396 ve s. 398; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 128; *Yılmaz*, Müteakip Taşıma, s. 34.

<sup>365</sup> Nitekim alt taşıyıcı ve yardımcıları, asıl taşıyıcının taraf olduğu taşıma sözleşmesi bakımından asıl taşıyıcının BK m. 100 (=Y-TBK m. 116) anlamında ifa yardımcısı konumundadırlar. *Can*,

Alt taşıyıcı terimi Y-TTK'da tanımlanmamıştır. Ancak Y-TTK m. 888 f. 1 c. 1'de, taşımanın kısmen veya tamamen, fiili taşıyıcı adı verilen üçüncü kişi tarafından yerine getirilmesi hâlinde, bu kişinin eşya zararı ile gecikmeden, asıl taşıyıcı gibi sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Ayrıca, alt taşıyıcı olarak kabul edilen fiili taşıyıcı, asıl taşıyıcı ile yaptığı taşıma sözleşmesi sebebiyle, Y-TTK m. 888 f. 3 uyarınca müteselsil sorumluluğa sahiptir. Bu bakımdan Y-TTK yürürlüğe girdiğinde, taşıyıcı ile gönderen arasındaki asıl taşıma sözleşmesine uygulanan hükümler, fiili taşıyıcı için de geçerli olacaktır. Dolayısıyla gönderen, uğradığı zararın tazmini için doğrudan fiili taşıyıcıdan istemde bulunabilecektir. Y-TTK m. 888 f. 2 düzenlemesi ile fiili taşıyıcıya, taşıma sözleşmesinden doğan ve asıl taşıyıcının ileri sürebileceği savunma imkânlarından yararlanma hakkı getirilmiştir.

Asıl taşıyıcı, taşımanın fiili taşıyıcı tarafından yerine getirilmesi hâlinde taşımanın tamamı bakımından sorumlu kalmaya devam eder<sup>366</sup>. Asıl taşıyıcı aynı zamanda, Y-TTK m. 879 f. 1(b) uyarınca, fiili taşıyıcının sebep olduğu zarar ve gecikmeden dolayı da sorumludur. Nitekim anılan hükme göre fiili taşıyıcı, asıl taşıyıcının hizmetlerinden yararlandığı kişiler kapsamındadır. Bu sebeple, Y-TTK'da alt taşıyıcıların fiilleri sebebiyle uygulanan sorumluluk rejimi bakımından CMR ile uyum sağlanmıştır<sup>367</sup>.

---

s. 24, dn. 26; *Seven*, Kara Taşımalarında (TTK ve CMR) Alt Müteakip Taşıyıcıların Yükle İlgililere Karşı Sorumluluğunun Hukuki Temeli, Haluk Konuralp Anısına Armağan, C. 3, Yetkin Yayınları 2009, s. 897.

<sup>366</sup> Bkz. Y-TTK m. 888 f. 1 Gerekeçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 304.

<sup>367</sup> Nitekim Gerekeçe'de, hükmün CMR m. 3'ten aynen alındığı belirtilmiştir. Bkz. Y-TTK m. 879 f. 1 Gerekeçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 302. Dolayısıyla, hükümlerin uygulama alanları da aynı olacaktır.

## B- Gönderenle sözleşmesi olanlar

### 1. CMR düzenlemesi

CMR m. 34'te, taşıma işinin tek bir sözleşme ile birden çok taşıyıcı tarafından yapılması hâlinde, birbiri ardına gelen taşıyıcıların, taşımanın tamamından sorumlu olacağı düzenlenmiştir. CMR'nin resmi çevirisinde ortaklaşa taşımacı başlığı altında düzenlenen bu taşıyıcılar, uygulamada müteakip taşıyıcı<sup>368</sup> olarak bilinmektedir. Müteakip taşıyıcı, gönderen ile asıl taşıyıcı arasında yapılmış olan taşıma sözleşmesini ve buna bağlı olarak düzenlenen sevk mektubunu<sup>369</sup> teslim alır. Dolayısıyla müteakip taşımadan söz edebilmek için, alt taşıma sözleşmesi bakımından aranan, taşıyıcının başka bir taşıyıcı ile yeni bir sözleşme yapması şartından farklı olarak, gönderen ile taşıyıcı arasındaki ilk taşıma sözleşmesinin ve sevk mektubunun<sup>370</sup> teslimi gerekir<sup>371</sup>. Bu hâlde sevk mektubunu alan bütün taşıyıcılar, taşımanın tamamından müteselsilen sorumlu olurlar. Böylece yine alt taşıma sözleşmesinden farklı olarak, gönderen ile sevk mektubunu alan bütün taşıyıcılar arasında sözleşmesel ilişki kurulduğundan, gönderenin bu kişilere doğrudan başvurması mümkün olmaktadır<sup>372</sup>.

Gönderen ve gönderilen lehine olan CMR m. 34 hükmü<sup>373</sup>, müteakip taşıyıcılar arasındaki müteselsil sorumluluğu düzenlemektedir. Asıl taşıyıcı ise

<sup>368</sup> Bu terimin tercih edilme sebebi hakkında bkz. *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 121-123.

<sup>369</sup> Bkz. yuk. § 5 III A-B.

<sup>370</sup> Müteakip taşıma bakımından sevk mektubunun düzenlenmesi geçerlilik şartıdır. Karş. CMR m. 4.

<sup>371</sup> *Seven*, Konuralp Armağanı, s. 877; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 130.

<sup>372</sup> *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 113; *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 324; *Dirican*, s. 397; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 125; *Uslu*, s. 38; *Yılmaz*, Müteakip Taşıma, s. 12.

<sup>373</sup> Ancak, sevk mektubunu devralmakla birlikte kendisinden önce gerçekleşen taşıma kesitine ilişkin zarardan dahi sorumluluk yüklediği için, uygulamada taşıyıcılar tarafından pek tercih edilmemektedir. Öyle ki, FIATA'nın (31 Mayıs 1926 tarihinde Avusturya'da kurulan Uluslararası Taşıma Birliği. International Federation of Freight Forwarders Associations. FIATA hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. [www.fiata.com](http://www.fiata.com)) hazırladığı yeni CMR öneri metninde, müteakip taşımanın düzenlendiği altıncı bölümün Sözleşme'den çıkartılması önerilmiştir. CMR öneri metni için bkz. *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 123, dn. 12'de belirtilen kaynak; *Yılmaz*, Müteakip Taşıma, s. 12-13.

müteakip taşıyıcıların fiillerinden CMR m. 3 uyarınca sorumludur<sup>374</sup>. Bu sebeple, asıl taşıyıcı CMR m. 3 ve her bir müteakip taşıyıcı CMR m. 34 uyarınca sorumlu olduğuna göre, müteakip taşıyıcılar ile asıl taşıyıcı arasında sorumluluk bakımından eksik teselsül<sup>375</sup> söz konusudur<sup>376</sup>.

## 2. Y-TTK düzenlemesi

Ara taşıyıcılardan dolayı mesuliyet başlığı altında TTK m. 784'te yer alan, taşınan eşyanın gönderilene teslimine kadar kendi yerine geçen taşıyıcılar ifadesi ile müteakip taşıyıcılar düzenlenmiştir. TTK m. 796'da ise müteakip taşımının şartları belirtilmiştir<sup>377</sup>. Hükme göre müteakip taşıyıcının asıl taşıyıcıdan taşıma senedini teslim alması gerekir; fakat CMR'den farklı olarak müteakip taşıyıcıların müteselsil sorumluluğu olmadığı gibi, taşıma senedini teslim almalarından önce gerçekleşen taşıma kesitinde meydana gelen zarardan da sorumlulukları yoktur<sup>378</sup>. Bu durum ise, gönderen ve gönderilenin aleyhine bir düzenlemedir.

Y-TTK'da, her ne kadar m. 888 Gerekçe'sinde CMR m. 34'e de bakınız<sup>379</sup> ifadesi yer alsın da, taşıma sözleşmesi ile senedin devralınması ve bu sebeple taşıma sözleşmesinin tamamından sorumluluğa ilişkin düzenleme, Y-TTK'da bulunmamaktadır<sup>380</sup>. Söz konusu düzenlemenin Y-TTK'ya alınmaması, iç taşımaların tek seferde gerçekleştirilebilmesine dayanıyor olabilir; ancak, bu

<sup>374</sup> *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 324; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 125, dn. 17; *Seven*, Konuralp Armağanı, s. 881.

<sup>375</sup> BK m. 51'de (=Y-TBK m. 61) düzenlenen eksik teselsül, birden fazla kişinin her birinin farklı hukuki sebeplerle, meydana gelen zararın tamamını tazminle yükümlü olmaları hâlini ifade eden müteselsil sorumluluk hâlidir. Eksik teselsül hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Oğuzman/Öz*, s. 682; *Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop*, s. 325.

<sup>376</sup> *Dirican*, s. 398, dn. 63; *Seven*, Konuralp Armağanı, s. 881; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 125, dn. 17.

<sup>377</sup> *Seven*, Konuralp Armağanı, s. 885-886.

<sup>378</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 105-106; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 130-131; *Yılmaz*, Müteakip Taşıma, s. 40-41. Taşıyıcının eşyayı teslim almasından itibaren asıl taşıyıcının taşıma taahhüdüne katıldığı ve bu sebeple CMR'de olduğu gibi kendisinden önce gerçekleşen taşıma kesitindeki zarar sebebiyle de sorumlu olması gerektiği yönündeki aksi görüş için bkz. *Seven*, Konuralp Armağanı, s. 886 ve dn. 48.

<sup>379</sup> Bkz. Y-TTK m. 888 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 304.

<sup>380</sup> Y-TTK m. 888'de düzenlenen fiili taşıyıcının, müteakip taşıyıcıyı ifade ettiği yönündeki görüş hakkında bkz. *Yılmaz*, Müteakip Taşıma, s. 41.

hususta Gerekçe’de açıklık yoktur. Bunun yerine Y-TTK’da yalnızca fiili taşıyıcı düzenlemesine yer verildiği belirtilebilecektir.

Y-TTK m. 892’de birden çok taşıyıcı başlığı altında, taşıma birden çok taşıyıcı tarafından yapılırsa son taşıyıcının, önceki taşıyıcıların alacaklarını tahsil etmek zorunda kalması hâlinde, önceki taşıyıcıların haklarına ve bu arada hapis hakkına sahip olduğu düzenlenmiştir. Hükümdeki birden çok taşıyıcı ibaresi, aynı sözleşme ile borç altına giren ve taşımanın tamamından sorumlu olan müteakip taşıyıcıları ifade ediyor gibi görünmektedir. Ancak, Y-TTK’da müteakip taşımaya yer verilmediğinden, m. 892’de yer alan birden çok taşıyıcı ibaresinin anlam bakımından açıklığı sağlayacak şekilde yeniden düzenlenmesi uygun olacaktır.

#### **IV. Sorumluluğun şartları**

##### **A- CMR düzenlemesi**

##### **1. CMR kapsamındaki fiil**

CMR m. 3’ün, “Bu sözleşmenin uygulanması bakımından...” ifadesi sebebiyle, yardımcının fiillerinden dolayı taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için, sorumluluğa sebep olan fiil ve sonuçlarının CMR’de düzenlenmiş olması gerekir. Bu anlamda ilk olarak, söz konusu fiilin zıya-hasar veya gecikmeye sebep olması gerektiği düşünülecektir. Ancak CMR m. 3, Sözleşme kapsamında bulunduğu konum itibarıyla<sup>381</sup>, yalnızca zıya-hasar veya gecikme hâllerine ilişkin sorumluluk bakımından değil; aynı zamanda CMR’de düzenlenen diğer sorumluluk hâllerine<sup>382</sup> ilişkin zararlar için de uygulanabilir<sup>383</sup>.

<sup>381</sup> CMR m. 3, Sözleşme’nin II. Bölümünde, “Taşıyıcının diğer kişilerden sorumluluğu” başlığı altında, bağımsız Kısım’da düzenlenmiştir.

<sup>382</sup> CMR m. 7 f. 3’te, taşıyıcının, CMR m. 6 f. 1(k) uyarınca sevk mektubunda, taşımanın CMR’ye tabi olduğunu belirtmemesi sebebiyle, tasarruf hakkı sahibinin uğradığı zararın tazmini; CMR m. 12 f. 7’de, CMR m. 12 uyarınca taşıyıcıya verilen talimatların yerine getirilmemesi veya bu talimatların, taşıma senedinin ilk nüshası talep edilmeksizin icra edilmesi hâlinde meydana gelecek zararın tazmini; CMR m. 16 f. 2’de, taşıma veya teslim

Yardımcıların, CMR’de yer alan sorumluluk hâlleri dışında sebep oldukları zararın taşıyıcıdan talep edilebilmesi için, ulusal hukukun ilgili hükümleri esas alınacaktır. Uygulanacak olan hukukun Türk Hukuku olarak belirlenmesi hâlinde çeşitli olasılıklara göre, TTK m. 782<sup>384</sup> (=Y-TTK m. 879), BK m. 55<sup>385</sup> (=Y-TBK m. 66), BK m. 96<sup>386</sup> (=Y-TBK m. 112), BK m. 100’ün<sup>387</sup> (=Y-TBK m. 116) uygulanması mümkün olacaktır.

CMR’de ulusal hukukun uygulanması gerektiğini belirten düzenlemeye de yer verilmiştir. CMR m. 11 f. 3 uyarınca, gönderen tarafından taşıma senedine kaydedilerek taşıma senedi ekinde taşıyıcıya verilen belgelerin, taşıyıcı tarafından kaybedilmesi veya yanlış kullanılması hâlinde taşıyıcı, komisyoncu<sup>388</sup> ile aynı derecede sorumlu olacak ve ödeyeceği tazminat miktarı, zıya hâlinde ödeyeceği tazminat miktarını aşmayacaktır. Bu hâlde taşıyıcının sorumluluğu, ilgili ulusal

---

engelleri ile karşılaşan ve eşyayı boşaltıp bir başkasına teslim hakkına sahip olan taşıyıcının, bu kişinin seçiminde özenli davranmaması sebebiyle sorumluluğu; CMR m. 21’de, taşıma sözleşmesinde teslimde ödeme kaydı yer almasına rağmen, bu bedel alınmaksızın eşyanın teslimi hâlinde taşıyıcının, yani teslimdeki ödeme tutarını aşmayacak miktarda ve fakat alıcıya karşı dava hakkını kaybetmeksizin, tasarruf hakkı sahibine ödemek zorunda olduğu tazminat, şeklindeki düzenlemeler, CMR’de yer alan diğer sorumluluk hâlleri olarak sıralanabilir. Bkz. *Aydın*, Sorumluluk, s. 29-30; *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 325; *Berksoy*, s. 765-766; *Kaya*, İmregün Armağanı, s. 321-322; *Seven*, LHD sayı: 38 (Şubat 2006), s. 451; *Şamlı*, s. 10. CMR m. 21’de düzenlenen, taşıyıcının ödeme karşılığı teslim şartından doğan sorumluluğu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Seven*, Karayoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Ödeme Karşılığında Teslim Şartı’ndan Doğan Sorumluluğu, LHD, Y. 4, S. 47, (Kasım 2006), s. 3363 vd.

<sup>383</sup> *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 110-111; *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 324-325; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 198; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 66-67.

<sup>384</sup> Hükümlerin uygulanma şartları için bkz. yuk. § 8 II A 2 ve § 8 III B 2.

<sup>385</sup> Örneğin gönderen, yardımcının fiilleri sebebiyle taşıyıcıyı haksız fiil hükümlerine göre sorumlu tutmak istediği takdirde, BK m. 41 (=Y-TBK m. 49) hükümlerinin uygulanabilmesi için, BK m. 55’te (=Y-TBK m. 66) düzenlenen adam çalıştırmanın sorumluluğu şartlarının gerçekleşmiş olması gerekir. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 102; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 68.

<sup>386</sup> Örneğin, taşıma sözleşmesinde taşıma işinin bizzat taşıyıcı tarafından yapılması kararlaştırılmış ve fakat taşıyıcı, bu işi yardımcıya tevdi etmiş ise, yardımcının kusurlu davranışı ile taşıma konusu eşyanın zarara uğraması hâlinde, taşıyıcının sorumluluğu borca aykırılık hükümlerine göre yani BK m. 96 (=Y-TBK m. 112) kapsamında belirlenecektir. *Dirican*, s. 382, dn. 6.

<sup>387</sup> CMR m. 17 uyarınca, taşıyıcının sorumluluğunun başlaması için eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınması gerektiği için, örneğin taşıma konusu eşyanın taşıyıcı yardımcısı tarafından hiç teslim alınmaması gibi sözleşmeye aykırı davranış sebebiyle, taşıyıcının sorumluluğuna BK m. 100’deki (=Y-TBK m. 116) şartlar çerçevesinde gidilebilecektir. *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 66.

<sup>388</sup> Taşıma işleri komisyoncusunu ifade etmektedir. *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 325, dn. 28. Taşıma işleri komisyoncusu hakkında bilgi için bkz. yuk. dn. 115.

hukukun taşıma işleri komisyoncusu hakkındaki hükümlerine göre belirlenecektir<sup>389</sup>.

## 2. Sorumluluk konusu fiilin yardımcının görevini ifa sırasında meydana gelmesi

CMR m. 3'ün, görevlerini ifa sırasındaki hareket ve ihmallerinden ifadesi uyarınca, yardımcının fiili sebebiyle taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için gerekli olan bir diğer şart, zarara sebep olan fiilin, yardımcıya verilen görevin ifası sırasında meydana gelmiş olmasıdır<sup>390</sup>. Hükmün açık ifadesi karşısında, söz konusu şart<sup>391</sup>, hem taşıyıcı yardımcıları hem de ara taşıyıcıların fiilleri bakımından aranmaktadır<sup>392</sup>.

Taşıyıcının sorumluluğu bakımından, bu başlık altında aranan bir diğer şart, sorumluluk konusu fiil ile yardımcıya verilen görev arasında zaman, mekân ve amaç bakımından olması gereken bağlılıktır<sup>393</sup>. Önemli olan, zarara yol açan fiilin, yardımcıya verilen görevin sağladığı imkân dâhilinde meydana gelip gelmediğidir<sup>394</sup>. Örneğin, taşıma konusu eşyanın yanı sıra kaçak içki taşıyan

<sup>389</sup> *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 326; *Aydın*'a göre, ilgili ulusal hukuka göre belirlenecek olan, sorumluluğun hangi hâllerde ortaya çıkacağı, taşıma senedi ekinde verilen belgelerin kaybedilmesi veya yanlış kullanılmasının hangi hâllerde ve ne miktarda sorumluluğa yol açacağı hususudur. CMR m. 3'te ise yalnızca böyle bir sorumluluk hâli düzenlenmiştir. Bu sebeple, sorumluluk ulusal hukuka göre değil, CMR'ye göre zıya hâlinde ödenecek azami tazminat miktarına göre belirlenecektir. *Aydın*, Sorumluluk, s. 30, dn. 2.

<sup>390</sup> *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 111; *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 326; *Dirican*, s. 390. Ayrıca bkz. yuk. § 8 II A 1.

<sup>391</sup> CMR m. 3 bakımından söz konusu şartın aranması, BK m. 100 (=Y-TBK m. 116) ile benzerlik gösterir. Zira BK m. 100 uyarınca, adam çalıştırmanın sorumluluğuna gidilebilmesi için, yardımcının zarara yol açan fiilinin, kendisine verilen görevin ifası sırasında meydana gelmesi gerekir. *Oğuzman/Öz*, s. 356 vd.; *Reisoğlu*, s. 324; *Şenocak*, s. 172 vd.

<sup>392</sup> *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 196.

<sup>393</sup> *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 111; *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 328; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 197.

<sup>394</sup> *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 83. *Arkan*, zarara yol açan fiilin işin görülmesi vesilesiyle işlendiği hâllerde taşıyıcının CMR m. 3'e göre sorumlu olamayacağını belirterek bu konuda Viyana İstinaf Mahkemesi'nin eski tarihli bir kararını örnek olarak göstermiştir. Karara konu olayda, Almanya'dan kaçmak isteyen kişileri taşıma konusu eşya ile birlikte taşıyan yardımcının, durumun fark edilmesi üzerine, eşyanın alıkonulmasına ve böylece eşya zararına sebep olduğu olayda, taşıyıcı sorumlu tutulmamıştır. Zira yardımcı, sorumluluk konusu fiili işin görülmesi vesilesiyle işlemiştir. (Karar için bkz. *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 328, dn. 38'de yer alan

şoförün, durumun fark edilmesi üzerine kamyon ve eşyaya gümrükte el konulmasına ve bu sebeple gecikme zararına sebep olduğu olayda, Alman Federal Mahkemesi, taşıyıcının sorumlu olacağına karar vermiştir. Zira şoförün kaçak içkileri taşımaya, kendisine verilen görev imkân sağlamıştır ve bu sebeple tasarruf hakkı sahibi zarara uğramıştır<sup>395</sup>.

### 3. Yardımcının kusurunun aranmaması

CMR m. 3'ün, “bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumlu olur” ifadesi uyarınca, yardımcının fiili sebebiyle taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için, yardımcının söz konusu fiili işlerken kusurlu olması aranmaz<sup>396</sup>. Bu durum, taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği konusunda benimsenen, yumuşatılmış kusursuz sorumluluk<sup>397</sup> esas ile de bağdaşmaktadır<sup>398</sup>. Taşıma sırasında, kalp krizi geçiren şoförün herhangi bir kusuru olmasa da, eşyanın zıya veya hasara uğraması hâlinde asıl taşıyıcı sorumlu olacaktır<sup>399</sup>.

### B- Y-TTK düzenlemesi

TTK m. 782'nin, zıya ve hasardan dolayı mesuliyet başlığı altında ve genel olarak zıya ve hasar sorumluluğunu düzenleyen m. 781'den sonra geliyor olması sebebiyle, sistematik açıdan TTK'da, yardımcının fiilinin gecikmeye sebep olması

---

yazar.) Ancak, benzer olayda Avusturya Yargıtay'ı; yardımcının taşıma borcuna ek olarak, taşıma süresi boyunca eşyayı koruma borcu da bulunduğundan, bu borca aykırı davranarak zıya sebep olan yardımcının fiilinden, taşıyıcıyı sorumlu kabul etmiştir. (Karar için bkz. *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 328, dn. 40.) Zira yardımcı, kendisine verilen görevi ifa ederken, eşyayı tehlikede bırakacak her türlü davranıştan kaçınma yükümlülüğündedir. Hukukumuz açısından da aynı sonucun kabul edilmesi mümkündür. Bkz. *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 329-330.

<sup>395</sup> Karar için bkz. *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 85, dn. 203'te yer alan yazar. Alman Federal Mahkemesi kararlarında belirtilen bağlılığın varlığı için taşıyıcının, yalnızca işe alınmış kişilerin fiillerinden sorumlu olduğu sonucuna varılmaktadır. *Adigüzel*, Sorumluluk, s. 112.

<sup>396</sup> *Arkan*, Karayalçın Armağanı, s. 330; *Dirican*, s. 391; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 199; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 87.

<sup>397</sup> Bkz. yuk. § 6 II A.

<sup>398</sup> *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 199.

<sup>399</sup> *Dirican*, s. 392.



hâlinde taşıyıcının sorumluluğuna gidilememektedir<sup>400</sup>. Ayrıca, gecikme sorumluluğu kusursuz sorumluluk esası<sup>401</sup> ile düzenlendiğinden, gecikmenin mücbir sebepten veya tasarruf hakkı sahibinin fiillerinden kaynaklandığını ispat eden taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilmektedir; yardımcının kusuru yoksa gecikmeye sebep olan fiilden de sorumlu değildir<sup>402</sup>. Oysaki TTK m. 781, m. 782'de olduğu gibi kusur esasından hareketle düzenlenmiştir. O hâlde, bu düzenlemeler arasındaki bağlantı da dikkate alındığında şu sonuca varmak mümkün olmaktadır: TTK m. 782, zıya veya hasar sorumluluğuna ilişkin hâllerde uygulanacak; yardımcının fiilinin gecikmeye sebep olması hâlinde ise taşıyıcının sorumluluğu, BK m. 100 (=Y-TBK m. 116) uyarınca belirlenecektir<sup>403</sup>.

TTK m. 782 uyarınca yardımcılarının kusuru, taşıyıcının kendi kusuru kabul edileceğinden, yardımcının zarar verici fiilleri sebebiyle taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için, söz konusu zararın ortaya çıkmasına yardımcının kusurlu davranışı sebep olmalıdır<sup>404</sup>. Hüküm uyarınca yardımcının kusuru, taşıyıcının kusuru sayıldığından, yardımcısının basiretli taşıyıcıdan beklenen özeni gösterdiğini ispat etmesi hâlinde, taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilecektir<sup>405</sup>. Hükümde, kusurlu davranışın yardımcıya verilen görevin yerine getirilmesi sırasında işlenmiş olması şartı aranmadığından, yardımcılarının iş bölümü kurallarına uymaları gibi bir şart aranmaksızın, zarar verici fiil sebebiyle taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilecektir<sup>406</sup>.

<sup>400</sup> Adıgüzel, Sorumluluk, s. 114; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 101; Dirican, s. 393; Yeşilova, Sorumluluk, s. 67.

<sup>401</sup> Bkz. yuk. § 7 I.

<sup>402</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 101; Yeşilova, Sorumluluk, s. 88, dn. 216.

<sup>403</sup> Adıgüzel, Sorumluluk, s. 114; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 102; Şenocak, s. 67; Yeşilova, Sorumluluk, s. 67, dn. 145 ve s. 68.

<sup>404</sup> Adıgüzel, Sorumluluk, s. 109; Arkan, Batider X/2, s. 412; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 98; Kaya, Hatemi Armağanı, s. 985.

<sup>405</sup> Adıgüzel, Sorumluluk, s. 109; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 98.

<sup>406</sup> TTK m. 782'nin uygulanabilmesi için, yardımcının taşıma işletmesinde çalışması ve bu durumun kusurlu fiilin işlenmesini sağlaması veya kolaylaştırmasının yeterli olacağı, yani iş bölümü kurallarına uyma şartının aranmaması yönündeki sonuç, taşıyıcının maiyetinde çalışanlar yönünden uygundur. Zira, bir taşıma işletmesinde çalışan ve yapılan iş sayısı dikkate alındığında, kimin hangi iş ile görevlendirildiğini tespit etmek her zaman mümkün olamamaktadır. Bu sebeple taşıyıcının, söz konusu kişilere zarar verici davranışa sebep olan fiili bakımından görevlendirme yapmadığını iddia ederek, sorumluluktan kurtulmasının önüne geçilmektedir. Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 100; Dirican, s. 393 ve dn. 55;

Yardımcıların<sup>407</sup> fiilleri sebebiyle sorumluluğun düzenlendiği Y-TTK m. 879 f. 1, CMR m. 3'ün tekrarı niteliğindedir<sup>408</sup>. Bu bakımdan, CMR m. 3'e uygun olarak, bu fiilin yalnızca zıya veya hasara ilişkin olması Y-TTK açısından da aranmayacak; fiilin gecikmeye sebep olması hâlinde de taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilecektir. Y-TTK m. 879 f. 1'in sistematik açıdan düzenlendiği yer de bu açıklamayı desteklemektedir. Nitekim Y-TTK m. 879 f. 1, taşıyıcının zıya-hasar ve gecikme sebebiyle sorumluluğu başlığı altında, yardımcıların kusuru alt başlığı ile düzenlenmiştir. Dolayısıyla yardımcının fiilinin, zıya-hasar veya gecikmeye sebep olması arasında, taşıyıcının sorumluluğu bakımından fark olmayacaktır.

Y-TTK m. 879 f. 1 uyarınca, yardımcının zarar verici fiilleri sebebiyle taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için: (1) Taşımanın ifasında yardımcı kullanılıyor olması ve sorumluluk konusu fiilin, yardımcıya verilen görevin ifası sırasında meydana gelmesi, (2) sorumluluk konusu fiilin Y-TTK'da düzenlenen sorumluluk hâllerine ilişkin olması gerekir. (3) Y-TTK m. 879 f. 1 uyarınca yardımcıların fiil ve ihmallerinden, taşıyıcı kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu kabul edileceğinden, yardımcının zarara yol açan fiilin meydana gelmesinde kusurlu olması<sup>409</sup> gerekmez<sup>410</sup>.

Belirtilen şartlar, CMR m. 3'te aranan şartlar ile uyumludur. Dolayısıyla Y-TTK m. 879 f. 1'in, TTK m. 782'nin aksine, sorumluluğu yalnızca zıya-hasar hâlleri ile sınırlamayan ve daha da önemlisi yardımcının kusurunu aramayan düzenlemesi sebebiyle, CMR ile uyum sağlanmıştır<sup>411</sup>. Ancak düzenlemenin

---

*Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 109-110. Ancak, *Arkan*'a göre, taşıyıcının kullandığı kişiler, kendilerine görev verildiğinde taşıyıcının yardımcısı sayıldığından, bu kişiler yönünden zarar verici davranışın kendilerine verilen görevin ifası sırasında işlenmiş olması şartı aranmalıdır. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 100.

<sup>407</sup> Yardımcılar ifadesi ile taşıyıcının kendi adamları ve taşımanın yerine getirilmesinde yararlanılan kişilerin yanı sıra, ara taşıyıcılar da kastedilmektedir. Zira, CMR ve Y-TTK düzenlemeleri bakımından ara taşıyıcılar, taşıyıcının taşımanın yerine getirilmesinde hizmetlerinden yararlanan kişiler kapsamındadır. Bkz. yuk. § 8 III A-B. Bu sebeple çalışmada, konunun, taşıyıcının ara taşıyıcıların fiilleri sebebiyle sorumluluğunun şartları gibi ayrı bir başlık altında incelenmesine gerek görülmemiştir.

<sup>408</sup> Bkz. yuk. § 8 II A 2 ve yuk. dn. 345. Ayrıca bkz. *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 196, dn. 353.

<sup>409</sup> *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 199, dn. 366.

<sup>410</sup> *Adıgüzel*, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1903.

<sup>411</sup> *Adıgüzel* tarafından, yukarıda belirtilen ikinci şartın yani sorumluluk konusu fiilin, yalnızca zıya-hasar ve gecikme hâllerine ilişkin olduğu, CMR ile karşılaştırma yapılarak ifade

kendi içinde bir uyumsuzluk göze çarpmaktadır. Bu uyumsuzluk, Y-TTK m. 879 f. 1'in madde başlığında "Yardımcıların kusuru" ibaresi kullanılmış iken, metinde "görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden..."<sup>412</sup> ibaresine yer verilmesinden kaynaklanmaktadır<sup>413</sup>. Y-TTK m. 1534 f. 1<sup>414</sup> uyarınca kenar başlıklarının metne dâhil olduğu dikkate alındığında, fiil ve ihmal ibaresinin Adalet Komisyonuna göre kusur terimini karşıladığı ve dolayısıyla, aslında yardımcının kusurunun arandığı sonucuna varılabilmektedir<sup>415</sup>. Bu sebeple, madde başlığının "Yardımcıların fiilleri" veya CMR m. 3'e uygun olarak "Yardımcılardan dolayı sorumluluk" şeklinde değiştirilmesi isabetli olacaktır.

---

edilmiştir. Bkz. *Adıgüzel*, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1903 ve dn. 145. Oysaki sorumluluğun, zıya-hasar ve gecikme dışında diğer sorumluluk hâllerini de kapsadığı sonucuna, Y-TTK bakımından da ulaşılabilir. Zira Y-TTK m. 879, her ne kadar düzenlendiği yer itibarıyla (karş. yuk. § 8 IV A 1 ve dn. 381) yalnızca bahsi geçen sorumluluk hâllerine ilişkin olarak düşünülebilirse de; CMR'de yer alan diğer sorumluluk hâllerine (bkz. yuk. dn. 382) Y-TTK'da da yer verildiğinden ve bu anlamda Y-TTK m. 868 f. 1, CMR m. 12'nin; Y-TTK m. 869 f. 3, CMR 16 f. 2'nin ve yine Y-TTK m. 872, CMR m. 21'in tekrarı niteliğinde düzenlemeler olduğundan, taşıyıcının sorumluluğunun, bu maddelerde yer alan sorumluluk hâllerini de kapsadığı sonucuna ulaşmak mümkündür. Ayrıca aynı sonuç, Y-TTK m. 879 ile uyumlu olarak düzenlenen Y-TTK m. 929 uyarınca (bkz. Y-TTK m. 929 Gerekeçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 314-315) taşıma işleri komisyoncusunun yardımcılarının fiillerinden dolayı sorumluluğunun kapsamı bakımından da geçerli olacaktır.

<sup>412</sup> İngilizce metinde geçen "*acts or omissions*" ibaresinin karşılığı olarak, CMR m. 3'ün resmi çevirisinde, hareket ve ihmal sözcükleri kullanılmıştır. Y-TTK m. 879'da da buna benzer şekilde fiil ve ihmal ibaresine yer verilmiştir. Ancak bu ibaredeki ihmal, kusurun bir türü olarak değil, yardımcının atlayarak, unutarak yapmadığı pasif davranışlarını ifade etmektedir. *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 199-200.

<sup>413</sup> Aynı yönde bkz. Y-TTK m. 929 f. 1, TBMM S. Sayısı: 96, s. 777.

<sup>414</sup> Aynı yönde bkz. TTK m. 1474.

<sup>415</sup> Oysaki kusur, zarar veren sonucu istemek anlamında kasten veya zarar veren sonucu istememekle beraber harekete devam etmekten kaçınmama anlamında ihmali davranışı kapsayan bir üst kavramdır. *Oğuzman/Öz*, s. 510.

## § 9. Tazminat borcunun miktarı ve sınırları

### I. Eşyanın zarara uğraması hâlinde ödenecek tazminat

#### A- Giriş

Eşya zararı ve gecikmeden kaynaklanan zararın tazmini, CMR m. 23 ila m. 29 arasında düzenlenmiştir. Taşıyıcının sorumluluğu, nakden<sup>416</sup> karşılanması gereken belirli bir miktar ile sınırlıdır ve bu miktar, eşyanın doğrudan uğradığı zararı karşılar. Eşya zararı sebebiyle uğranılan dolaylı zararın tazmini, ancak CMR m. 26 ve m. 29 gibi istisnai düzenlemeler sayesinde mümkün olmaktadır<sup>417</sup>.

Eşya zararının tazmininde esas alınacak değer, CMR m. 23 f. 2 uyarınca borsa fiyatına göre, böyle bir fiyatın bulunmaması hâlinde piyasa fiyatına göre ve her iki fiyatın da bulunmadığı hâllerde, aynı tür ve nitelikteki eşyanın objektif değerine göre belirlenir. Eşyanın değerini belirlemede esas alınacak olan bu fiyatlar, tespit yapılırken sırayla dikkate alınırlar<sup>418</sup>.

Borsa fiyatı, eşyanın zıya veya hasara uğraması hâlinde değerini belirlemede esas alınacak olan ilk kriterdir. Burada önemli olan, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı yerde, bu türden eşyanın belli bir borsa rayici esas alınarak işlem görüp görmediğidir. Eşyanın başka bir yer borsasında işlem görmesi hâlinde de bu fiyat, eşyanın değerini belirlemede esas alınabilir. Ancak, söz konusu değer belirleme yöntemi, her eşyanın borsa fiyatı oluşmadığından, istisnaen uygulanabilmektedir<sup>419</sup>.

---

<sup>416</sup> Taşıma hukukunda, zararın aynen tazmini mümkün değildir. CMR m. 23 f. 1, f. 3 ve CMR m. 25, eşyanın değeri ifadesini kullanmaktadır ve ayrıca bu hükümlerde ödenecek tazminatın üst sınırına yer verilmesi de yine nakden tazmin esasının kabul edildiğini ifade eder. *Aydın*, Sorumluluk, s. 111; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 134.

<sup>417</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 112; *Şamlı*, s. 23.

<sup>418</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 113.

<sup>419</sup> *Arkan*, Demiryolu, s. 173; *Aydın*, Sorumluluk, s. 113-114.

Piyasa fiyatı, aynı tür ve niteliklere sahip eşyanın, belirli bir ortamdaki arz ve talep sonucu alım satıma konu olması hâlinde oluşan değeridir<sup>420</sup>. Dolayısıyla eşyanın piyasa fiyatı, arz ve talebe göre belirlenmektedir; ancak, örneğin kriz ortamlarında yetkili makamlarca resmi şekilde belirlenen fiyat da piyasa fiyatını ifade edecektir<sup>421</sup>. Piyasa fiyatının belirlenmesinde, eşyanın imal fiyatına ek olarak kârın da dikkate alınması gerekir<sup>422</sup>.

Piyasa fiyatının belirlenmesinde, ticaret hayatında yaygın kullanım alanına sahip olması sebebiyle, faturada kayıtlı değer de esas alınabilir. Ancak bu kayıt, eşyanın değeri hakkında karine oluşturur. Nitekim, taşıma ücretinin gönderen tarafından karşılanacağı kararlaştırılmış ise, gönderenin taşıma ücretini de faturaya yansıtabilmesi ya da bazı gümrük avantajlarından yararlanmak amacıyla eşyaların değerinin daha düşük gösterilmesi gibi sebeplerle, fatura eşyanın gerçek değerini ifade etmeyebilir. Bu hâllerde eşyanın gerçek piyasa değerini ifade etmediği her zaman ispatlanabilir<sup>423</sup>.

Eşyanın birden fazla piyasa fiyatının bulunması mümkündür. Bu durum daha çok, eşyanın toptan ve perakende satış fiyatları arasında görülmekle birlikte, iç piyasada satışa arz edilecek eşya ile yurt dışına ihraç edilecek<sup>424</sup> eşyaların fiyatı bakımından da görülebilir. Ayrıca, alım satımın kim tarafından yapıldığına göre de fiyat farkı ortaya çıkabilecektir ve bu durumda, taşınan eşyanın üretici, toptancı ya da perakendecilerden hangisi tarafından yapıldığı esas alınacaktır<sup>425</sup>.

Piyasa fiyatının belirlenmesi konusunda değinilmesi gereken son husus, taşıma başlamadan önce yapılan masraflar ile taşıma sebebiyle doğmuş vergilerin

---

<sup>420</sup> *Arkan, Ziya Nedeniyle Ödenecek Tazminatın Belirlenmesinde Esas Alınan Değer ve İadesi Gereken Masraflar–CIM ve CMR Açısından Bir İnceleme, Batider C. XIV, S. 2, (1987), s. 28; Kaya, Velidedeoğlu Armağanı, s. 262.*

<sup>421</sup> *Arkan, Batider XIV/2, s. 28; Aydın, Sorumluluk, s. 114.*

<sup>422</sup> *Aydın, Sorumluluk, s. 114; Özdemir, Sorumluluk, s. 142.*

<sup>423</sup> Ancak, gerçek piyasa değerine ulaşılması, söz konusu değerlerin fatura değerinden çıkartılması ile mümkün olabilecektir. *Aydın, Sorumluluk, s. 116; Özdemir, Sorumluluk, s. 142-143; dn. 251.*

<sup>424</sup> Yurt dışına ihraç edilen eşyanın, yurt içinde zıya uğraması, örneğin çalınması sebebiyle ihracı gerçekleşemezse, eşyanın yurt içinde zıya uğradığı kabul edilip tüketim vergisi vs. piyasa fiyatını belirlemede esas alınmaz. Bu konuda örnek olay ve mahkeme kararı için bkz. *Arkan, Batider XIV/2, s. 29; Aydın, Sorumluluk, s. 115-116.*

<sup>425</sup> *Aydın, Sorumluluk, s. 115.* Bu konuda taşınan eşyanın miktarının esas alınması gerektiği hakkında bkz. *Özdemir, Sorumluluk, s. 142.*

de, bu fiyatın belirlenmesinde dikkate alınacağıdır. Bu kapsamda ambalaj masrafları, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınacağı yere getirilmesi için ödenen taşıma ücreti, yine bu taşıma ile ilgili sigorta ve akreditif masrafları, depo masrafı ve ithal edilen eşya söz konusu ise ithalde ödenen gümrük vergisi dikkate alınacaktır<sup>426</sup>.

Borsa ve piyasa fiyatı ile değeri belirlenemeyen eşyaların, objektif değeri esas alınacaktır. Bu değer genellikle, sanat eseri, antika, tarihi eser veya eşyanın teslim alındığı yerde piyasa değeri bulunmayan eşyalarda<sup>427</sup> belirleme yapılmasını gerektirir. Bu hâlde, eşyanın fatura değeri yol gösterici olabileceği gibi, teslim alma yer ve zamanında arz ve talebi gerçekleşmeyen eşyanın, aynı yerdeki benzer eşyalar veya başka yerde arz ve talebi gerçekleşen aynı tür eşyalar bakımından geçerli değeri de dikkate alınabilecektir<sup>428</sup>.

## **B- Genel kural**

### **1. Zıya hâlinde ödenecek tazminat**

#### **a) CMR düzenlemesi**

CMR m. 23 f. 1 uyarınca zıya hâlinde ödenecek tazminat, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değerine göre belirlenir. Eşyanın CMR m. 23 f. 2 uyarınca tespit edilen değeri<sup>429</sup>, CMR m. 23 f. 3 uyarınca, eksik brüt ağırlığın<sup>430</sup> kilogramı başına 8,33 hesap birimini aşamaz. Bu hesap birimi, CMR

<sup>426</sup> *Arkan*, Batider XIV/2, s. 29-30; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 262.

<sup>427</sup> Türkiye açısından örnek verilecek olursa, kurbağa, salyangoz gibi canlılar ile benzeri eşyaların (hayvanların da eşya olarak kabul edildiği hakkında bkz. yuk. § 5 V A) piyasa değeri ve dolayısıyla ekonomik değeri yoktur. *Özdemir*, Sorumluluk, s. 143, dn. 253.

<sup>428</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 117.

<sup>429</sup> Bkz. yuk. § 9 I A.

<sup>430</sup> Brüt ağırlık, eşyanın yanı sıra eşyanın muhafaza edildiği kap ve ambalaj ağırlığının da dikkate alındığı toplam ağırlığıdır. *Aydın*, Sorumluluk, s. 119; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 263, dn. 123; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 135.

m. 23 f. 7 c. 1 uyarınca, Uluslararası Para Fonu tarafından belirlenen Özel Çekme Hakkı'dır ("ÖÇH")<sup>431</sup>.

CMR m. 23 f. 7 c. 2 uyarınca, tazminat hesabında sınırı ifade eden ÖÇH, taraflarca aksi kararlaştırılmadığı sürece yargılamayı yapan mahkemenin karar verdiği tarihteki değer üzerinden hesaplanır.

Tazminat hesabı, tam zıya hâlinde eşyanın tamamı dikkate alınarak yapılırken, kısmen zıya durumunda yalnızca ziyaa uğrayan kısım dikkate alınır<sup>432</sup>. Birden fazla eşyanın aynı taşıma sözleşmesine konu olması ve aynı taşıma senedinde yer alması hâlinde, bu eşyalar ile ilgili üst sınır; CMR m. 12 f. 5(c) uyarınca eşyaların bölünmeden taşınması gerektiğinden ve her bir eşyanın kendi üst sınırını belirlemenin zorluğu sebebiyle, tüm eşyanın ağırlığı dikkate alınarak belirlenmelidir<sup>433</sup>.

#### b) Y-TTK düzenlemesi

Y-TTK m. 880 f. 3 uyarınca, eşyanın değeri piyasa fiyatına göre, böyle bir değer bulunmadığı takdirde aynı tür ve nitelikteki eşyanın cari değerine göre belirlenir. Eşyanın teslimden önce satılması söz konusu ise taşıma giderleri olmaksızın faturada yer alan satış bedeli, piyasa fiyatını ifade eder. Y-TTK'ya göre, eşyanın değeri ibaresi, alış, satış ve gerçek değeri gibi farklı anlamlara geldiğinden, bu konuda değer ibaresini tanımlayan bir kural öngörülmektedir. Bu kurala göre eşyanın değerini belirlemede esas olan, piyasa değeri ve böyle bir değer olmadığı takdirde tedarik değeridir<sup>434</sup>. Hüküm ve Gerekçe'sinde, eşyanın değerini belirlemede piyasa değerinin esas alınacağı belirtilmiş; ancak, bu değer

---

<sup>431</sup> CMR'nin 1978 yılı değişikliğine kadar, tazminat hesabı Altın Frank esasına göre yapılıyordu. 05 Ağustos 1978 tarihli Protokolün kabulü ile tazminat hesabı, günümüzde uygulanmaya devam edilen ÖÇH esasına göre yapılmaktadır. *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 263, dn. 122. Altın Frank Sistemi ve ÖÇH hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 222-225.

<sup>432</sup> *Şamlı*, s. 24.

<sup>433</sup> Konu hakkındaki görüşler ve Alman Federal Mahkemesinin örnek kararı için bkz. *Aydın*, Sorumluluk, s. 119-120; *Şamlı*, s. 24; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 146.

<sup>434</sup> Bkz. Y-TTK m. 880 f. 3 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 302.

tanımı konusunda açıklama yapılmamıştır. Bu konuda, CMR m. 23 f. 2 hakkındaki açıklamalar geçerli kabul edilebilecektir<sup>435</sup>.

Y-TTK m. 880 f. 1 uyarınca, eşyanın tamamen veya kısmen zıya uğraması sebebiyle taşıyıcının ödeyeceği tazminat, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değerine göre hesaplanır. Düzenlemeye göre, tazminat hesabında dikkate alınan teslim yeri kriteri ile CMR m. 23 f. 1'e uyum sağlanmıştır<sup>436</sup>. Y-TTK m. 880 f. 1'e göre belirlenecek olan tazminat hesabına, Y-TTK m. 881 f. 1 uyarınca, zararın tespiti için yapılan zorunlu giderler de eklenir<sup>437</sup>.

Y-TTK m. 882 f. 3 uyarınca, m. 880 f. 1 ve f. 2 ile m. 881 f. 1'e göre belirlenecek olan tazminat, eşyanın net olmayan<sup>438</sup> ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 ÖÇH'yi karşılayan tutar ile sınırlıdır. Bu tutar, Y-TTK m. 882 f. 2(a) ve f. 2(b) uyarınca tam zıya hâlinde gönderinin tamamını, kısmi zıya hâlinde değerini kaybeden kısmın net olmayan ağırlığının 8,33 ÖÇH'yi karşılayan tutarı aşamaz. Tazminatın üst sınırı olarak, ÖÇH'nin esas alınması ve kısmi zıya hâlinde, değerini kaybeden kısım üzerinde hesaplama yapılması şeklindeki düzenlemeler bakımından CMR m. 23 ile uyum sağlanmıştır.

Ancak, Y-TTK m. 882 f. 4 uyarınca ÖÇH'nin, eşyanın teslim edildiği veya taraflarca kararlaştırılan tarihteki Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankasınca belirlenen değerine göre Türk Lirası'na çevrileceği şeklindeki düzenleme, CMR m. 23 f. 7 c. 2'ye aykırıdır. Her ne kadar Gerekçe'de<sup>439</sup>, söz konusu düzenleme ile milletlerarası alanda birlik sağlandığı ifade edilmişse de; ÖÇH'nin milli paraya çevrilmesinde, eşyanın taşınmak üzere taşıyıcıya teslim edildiği tarihteki değerinin esas alınacak olması, bu aykırılığı ortaya çıkartmaktadır. Oysaki bir

<sup>435</sup> Bkz. yuk. § 9 I A.

<sup>436</sup> TTK m. 785 f. 1 c. 1 uyarınca, tazminat hesabında dikkate alınan kriter, eşyanın gönderilene teslim edildiği yerdeki değeridir.

<sup>437</sup> CMR'de yer almayan bu düzenlemenin kaynağı, AlmTK m. 439'dur. Bkz. Y-TTK m. 881 f. 1 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 302.

<sup>438</sup> Hükümdeki "net olmayan ağırlık" ibaresi ile anlatılmak istenen, Gerekçe'ye göre gayrisafî ağırlıktır. Gayrisafî ağırlık ise Y-TTK m. 882 f. 1'in Gerekçe'sine (TBMM S. Sayısı: 96, s. 303) göre, brüt ağırlığı ifade eder ve brüt ağırlık, eşyanın ambalajı ile birlikte ağırlığı anlamına gelir. Tanım için bkz. yuk. dn. 430.

<sup>439</sup> Bkz. Y-TTK m. 882 f. 4 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 303.



yanda CMR'nin uygulanmasında yeknesaklığın sağlanması ve CMR'nin Y-TTK'ya iktibasına ilişkin amaç, diğer yanda milli paraya çevirmede oluşabilecek değer kayıpları dikkate alındığında, Y-TTK m. 882 f. 4 uyarınca milli paraya çevrilecek olan tazminatın, yargılamayı yürüten mahkemenin karar verdiği tarihteki değere göre<sup>440</sup> belirlenecek şekilde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

## 2. Hasar hâlinde ödenecek tazminat

### a) CMR düzenlemesi

CMR m. 25 uyarınca hasar hâlinde ödenecek tazminat, eşyanın CMR m. 23 f. 1, f. 2 ve f. 4'e göre belirlenecek değeri ile hasarsız değeri arasındaki farktır. Ancak bu şekilde hesaplanan tazminat, eşyanın tamamı hasara uğramışsa, CMR m. 25 f. 2(a) uyarınca tam zıya hâlinde ödenecek olan tazminat ile ve eşyanın bir kısmı hasara uğramış ise CMR m. 25 f. 2(b) uyarınca, kısmi zıya hâlinde ödenecek tazminat ile sınırlıdır.

Eşya kısmen hasara uğramasına rağmen, söz konusu hasar eşyanın tümünde bir değer kaybına sebep oluyorsa, bu durumda tazminat hesabı tam hasar hâline göre yapılır<sup>441</sup>. Ancak cam eşyanın kırılması, çimento yükünün ıslanması gibi eşyanın temel özellik ve ekonomik değerini kaybedecek şekilde hasara uğraması durumunda, tam zıyanın varlığı kabul edileceğinden<sup>442</sup>, tazminat hesabı da CMR m. 23 f. 1 ve f. 3'e göre yapılacaktır<sup>443</sup>.

### b) Y-TTK düzenlemesi

Y-TTK m. 880 f. 2 uyarınca, eşyanın hasara uğraması hâlinde ödenecek tazminat, taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki hasarsız değeri ile

<sup>440</sup> *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 225.

<sup>441</sup> *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 174; *Aydın*, Sorumluluk, s. 130.

<sup>442</sup> Bkz. yuk. § 6 IV A 1.

<sup>443</sup> *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 264.

hasarlı değeri arasındaki farka göre belirlenir. Eşyanın değerini belirlemede ise ziya hâlinde olduğu gibi, yine aynı maddenin 1'inci ve 3'üncü fıkraları esas alınır.

Y-TTK m. 882 f. 2 uyarınca eşya hasarı hâlinde ödenecek tazminat, eşyanın tamamının değerini kaybetmesi hâlinde tamamı ve kısmen değerini kaybetmesi hâlinde ise değerini kaybeden kısmı üzerinden, net olmayan ağırlığın her bir kilogramı için 8,33 ÖÇH'yi karşılayan tutar ile sınırlandırılmıştır.

Hasar hâlinde ödenecek tazminatın hesaplanmasına ilişkin olarak, eşyanın teslim alındığı yer ve zamandaki hasarsız değerinin bulunarak, hasarlı değeri ile arasındaki farkın belirlenmesi ve belirlenen tazminatın sınırlandırılması şeklindeki düzenlemeler ile CMR'ye uyum sağlanmıştır. Ancak Y-TTK'da, CMR m. 25 f. 2(a) ve f. 2(b) uyarınca hasar halinde ödenecek tazminatın her hâlde ziya hâlinde ödenecek tazminatla sınırlandırılması düzenlemesine yer verilmemiştir. Bu şekilde bir düzenlemenin Y-TTK'ya da alınması, CMR'ye uyum açısından yerinde olacaktır.

### **3. Tazminatın yanı sıra iade edilecek masraflar**

#### **a) CMR düzenlemesi**

CMR m. 23 f. 4 uyarınca ziya ve hasar hâlinde taşıyıcı CMR m. 23 f. 1 ve f. 3'e göre belirlenen tazminatın yanı sıra, taşıma ücreti, gümrük vergileri ve taşıma sebebiyle yapılmış diğer masrafları da ödemekle yükümlüdür<sup>444</sup>. Söz konusu masraflar, yapıldığının ispatlanması şartı ile herhangi bir sınıra tabi olmaksızın ödenir<sup>445</sup> ve bu masrafların kim tarafından yapıldığının önemi yoktur; önemli olan, masrafın taşıma için yapılmış olmasıdır<sup>446</sup>.

<sup>444</sup> Tam ziya hâlinde tamamen, kısmi ziya hâlinde ise ziyaa uğrayan kısım ile orantılı olarak iade edilir. *Şamlı*, s. 28.

<sup>445</sup> Söz konusu masraflar, CMR m. 23 f. 1 ve f. 3 uyarınca karşılanacak olan tazminat, eşyanın yalnızca doğrudan zararına ilişkin olduğundan, gönderen veya gönderilenin taşıma sebebiyle yaptıkları diğer masraflara katlanmasını engellemek amacıyla tazmin borcu kapsamındadır. *Aydın*, Sorumluluk, s. 123.

<sup>446</sup> *Arkan*, Batider XIV/2, s. 30.

CMR m. 23 f. 4 uyarınca talep edilebilecek masraflar, taşıma sebebiyle ve eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından sonra yapılmış olan masraflardır<sup>447</sup>. Bu kapsamda taşıma ücreti, yalnızca eşyanın teslim alınmasından gönderilene teslimi için belirlenen miktarı<sup>448</sup> ifade ederken; gümrük vergisi ise gümrük mevzuatı uyarınca ödenecek bedeli ifade etmektedir<sup>449</sup>. Diğer masraflar ise, kapsamı tartışmalı olmakla birlikte, dar yorumlanarak eşyanın teslim alma yerinde yapılan ve buradaki değerini arttırır nitelikteki masraflar olarak değerlendirilebilir<sup>450</sup>. Bu masraflara örnek olarak, eşyanın tartılması için ödenen ücret, taşıma sigortası primleri, ithalat ya da ihracat izni alınması için ödenen vergi, harç ve resimler, taşıma sırasında özel koruma tedbirleri alınması gereken eşya için ödenen ücret, taşıyıcıya verilen yeni talimatlar uyarınca ödenen ek ücretler gösterilebilir<sup>451</sup>.

#### b) Y-TTK düzenlemesi

Taşıyıcı, Y-TTK m. 880 ila m. 882'ye göre belirlenecek tazminatın yanı sıra, Y-TTK m. 883 f. 1 c. 1 uyarınca taşıma ücreti, taşıma sebebiyle doğan vergiler ve diğer giderleri de ödemek zorundadır. Taşıyıcının bu iade borcunu düzenleyen hükme göre, ödenecek tazminat herhangi bir sınıra tabi değildir<sup>452</sup>. Bu sebeple, belirtilen düzenleme bakımından CMR m. 23 f. 4 düzenlemesi ile uyum sağlanmıştır<sup>453</sup>.

<sup>447</sup> *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 262.

<sup>448</sup> Bu kapsamda eşyanın taşıyıcıya teslimi için yapılan ilk taşımaya ilişkin ücret yer almaz. Zira bu ilk taşımaya ilişkin ücret, CMR m. 23 f. 1 kapsamında değerlendirilir.

<sup>449</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 125.

<sup>450</sup> Konu hakkındaki görüşler için bkz. *Aydın*, Sorumluluk, s. 125-126.

<sup>451</sup> *Arkan*, Batider XIV/2, s. 32.

<sup>452</sup> Bkz. Y-TTK m. 883 f. 1 Gerekeçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 303.

<sup>453</sup> TTK m. 785 f. 1 c. 2 uyarınca, tazminatın piyasa değerine göre belirlenmesi hâlinde, gümrük resmi, taşıma ücreti ve sair masraflar taşıma ücretinden indirilir. Çünkü TTK'ya göre, tazminat hesabında dikkate alınan kriter, eşyanın gönderilene teslim edildiği yerdeki değeridir ve bu değer, taşıma ücreti ile diğer masrafları da içermektedir. Bu sebeple, söz konusu masrafların piyasa değerinden indirilmesi gerekir. *Arkan*, Batider XIV/2, s. 327-328; *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 156; *Aydın*, Sorumluluk, s. 112, dn. 3.

Y-TTK m. 880 f. 2 c. 2 uyarınca, taşıma konusu eşyada meydana gelen zararı azaltmak veya gidermek için yapılan masrafların, eşyanın hasarlı değeri ile hasarsız değeri arasındaki farkı karşıladığı karine olarak kabul edilir. Taşıyıcının, hasar tazminatına ek olarak Y-TTK m. 883 f. 1 c. 1 uyarınca ödemesi gereken taşıma ücreti, taşıma ile ilgili vergi, resim ve diğer giderlere ilişkin ödemeler, aynı fıkranın ikinci cümlesi uyarınca, Y-TTK m. 880 f. 2'ye göre saptanacak bedel ile orantılı olarak belirlenir. Ancak, Y-TTK m. 883 f. 1 c. 2'nin "...bedel ile orantılı olarak belirlenir." ifadesi açık değildir. Hükümde anlatılmak istenen, diğer giderlerin, m. 880 f. 2 uyarınca belirlenen hasar oranına göre karşılanacağı, yani bu hükme göre bulunan hasar oranının m. 883 f. 1 c. 2'ye uygulanacağıdır. Bu sebeple hükmün, anlaşılabilirliği sağlayacak şekilde yeniden düzenlenmesi gerekir.

### **C- Genel kuralın istisnaları**

#### **1. Tazminatın üst sınırının arttırılması**

##### **a) CMR düzenlemesi**

Milletlerarası sözleşmelerde taşıyıcının sorumluluğu alanında genel kural, zararın sınırlı şekilde tazmin edilmesidir ve bu sınır taşıyıcı lehine azaltılmaz; ancak bazı hâllerde arttırılması mümkündür<sup>454</sup>. Bu durum, CMR için de geçerlidir. Nitekim CMR m. 23 ve m. 25 uyarınca ödenecek sınırlı tazminat miktarının bazı şartlar altında arttırılması mümkündür.

CMR m. 24 uyarınca gönderen, taşıyıcı ile anlaşmaları karşılığında ve taşıma ücretine ek bir ücret ödenmesi şartıyla, CMR m. 23 f. 3'te yer alan sınırı aşan bir değeri taşıma senedine yazabilir. Ancak ek ücret ödenmesi, bir geçerlilik şartı

---

<sup>454</sup> Özdemir, YeditepeÜHFD IV/1, s. 136.

değildir<sup>455</sup>. Bu hâlde belirlenen değer, CMR m. 23 f. 3'teki sınırın yerine geçer. Belirlenen değer geçerliliği, taşıma senedi düzenlenmesine ve bu değer senede yazılmasına bağlıdır<sup>456</sup>.

Eşyanın gerçek değerinden daha fazla bir değer belirlenmesi hâlinde ödenecek tazminat, eşyanın gerçek değerini aşmayacaktır. Zira, CMR m. 24'e göre belirlenen değer, yalnızca CMR m. 23 f. 3'teki üst sınırın yerine geçer ve bu hâlde dahi ödenecek tazminat CMR m. 23 f. 1 ve f. 2 uyarınca belirleneceğinden, taşıyıcının sorumluluğunu arttırıcı nitelikte olmayacaktır. Ancak taraflarca belirlenen değer, eşyanın gerçek değerinden az ve CMR m. 23 f. 3'teki sınırı aşılıyor ise sorumluluk bu değer üzerinden hesaplanacaktır. Buna karşılık, belirlenen değer CMR m. 23 f. 3'teki sınırın altında olursa, CMR m. 41 uyarınca geçersiz sayılır ve bu hâlde yine CMR m. 23 f. 3'teki sınır uygulanır<sup>457</sup>.

CMR m. 24 uyarınca belirlenecek üst sınır, yalnızca ziya ve hasar sorumluluğunu kapsamaktadır ve bu sebeple eşyanın uğradığı doğrudan zararın<sup>458</sup> tazminini sağlar. Gecikmeden kaynaklanan zarar ise hükmün kapsamı dışındadır. Zira hükümde, taraflarca belirlenen değer CMR m. 23 f. 3'teki sınırın yerine geçeceği belirtilmiş, gecikmeye ilişkin zarar ise CMR m. 23 f. 5'te düzenlenmiştir<sup>459</sup>.

---

<sup>455</sup> Ek ücretin, taşıyıcının gördüğü fazladan iş karşılığı ödeneceği; bu ücretin ödenmemesi hâlinde taşıyıcının, eşyanın değerini taşıma senedine yazmaktan vazgeçebileceği hakkında bkz. *Akıncı*, s. 153; *Aydın*, Sorumluluk, s. 135-136; *Şamlı*, s. 30.

<sup>456</sup> *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 165; *Şamlı*, s. 30. *Aydın* da konuyla ilgili olarak taşıma senedi düzenlenmesini ve üst sınırın senede yazılmasını geçerlilik şartı olarak kabul etmekle birlikte; dürüstlük kuralı uyarınca, değer taşıma senedine yazılmamış olması hâlinde dahi taraflar arasında bu konuda yapılmış anlaşma varsa geçerli kabul edilebileceğini savunmaktadır. Bkz. *Aydın*, Sorumluluk, s. 135. Ancak böyle bir gerekçenin, CMR'nin emredici niteliği ile nasıl bağdaştırılacağını saptamak güç görünmektedir.

<sup>457</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 134; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 163; *Şamlı*, s. 29-30.

<sup>458</sup> *Kaya*'ya göre, CMR m. 23 ila m. 25 uyarınca hesaplanacak tazminatın yanı sıra, ispatlanabildiği ölçüde diğer zararlar da CMR'ye göre belirlenen değer aşılmamak kaydıyla tazmin ettirilebilir. Oysaki CMR m. 24, ziya ve hasar sorumluluğuna ilişkindir ve ancak gecikme hâlinde karşılanabilen dolaylı zararın tazminine imkân sağlamaz. Aynı yönde bkz. *Aydın*, Sorumluluk, s. 137; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 165, dn. 351.

<sup>459</sup> *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 264; *Şamlı*, s. 30-31.

## b) Y-TTK düzenlemesi

Y-TTK'da, tazminatın sınırlandırılması bakımından m. 882 f. 1 ile getirilen üst sınıır, CMR m. 24'te olduğu gibi arttırılabileceğine dair açık hüküm yoktur. Ancak, Dördüncü Kitap Birinci Kısım'da yer alan genel hüküm niteliğindeki, sorumluluğun kaldırılması veya azaltılmasına yönelik taşıma sözleşmesi kayıtlarının geçersizliğini düzenleyen Y-TTK m. 854 f. 1'in karşıt anlamı dolayısıyla, sorumluluğun arttırılmasına yönelik anlaşma yapılmasına herhangi bir engel bulunmamaktadır.

## 2. Teslimde özel yarar bildirimini

### a) CMR düzenlemesi

Tazminatın sınırlı olması kuralının bir diğer istisnası, CMR m. 26'da düzenlenmiştir. Hüküm uyarınca gönderen, zıya-hasar veya taşıma için kararlaştırılan sürenin aşılması hâlinde, taşıma ücretine ek bir ücretin ödenmesi karşılığında teslimde özel yararı bulunduğunu<sup>460</sup> taşıma senedine yazabilir. Dolayısıyla CMR m. 26, CMR m. 24'ten farklı olarak zıya ve hasar dışında, taşıma süresinin taraflarca kararlaştırılmış olması şartıyla, gecikmeden kaynaklanan zararın tazmini bakımından da uygulanabilmektedir<sup>461</sup>.

Teslimde özel yarara ilişkin değerin geçerliliği, CMR m. 24'te olduğu gibi tarafların anlaşmasına, taşıma senedi düzenlenmesine ve söz konusu değerin

---

<sup>460</sup> Sözleşme'nin İngilizce metninde yer alan "*special interest*" ibaresi, resmi çeviride özel faiz olarak belirtilmiştir. (Bkz. *Kendigelen/Aydın*, Mevzuat, s. 152.) *Akıncı*, tarafından da CMR m. 23'ün iki istisnasından biri olarak belirtilen CMR m. 26 düzenlemesi için de özel faiz ifadesi kullanılmıştır. *Akıncı*, s. 153. Oysaki bu sözcük, menfaat, çıkar, yarar anlamına gelmektedir ve esas metinde de bu anlamıyla kullanılmıştır. *Aydın*, Sorumluluk, s. 137, dn. 92; *Şamlı*, s. 31, dn. 121. Özel yarar bildiren değer, talep sahibi tarafından ispat edilmek şartıyla, eşyanın uğradığı zararın tazminindeki üst değeri ifade eder. *Özdemir*, YeditepeÜHFD IV/1, s. 138, dn. 54.

<sup>461</sup> *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 228; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 266; *Özdemir*, YeditepeÜHFD IV/1, s. 136, 138.

miktarı açıkça belirtilerek senede yazılmasına bağlıdır<sup>462</sup>. Aynı şekilde, hükümde yer alan taşıma ücretine ek ücret karşılığında ifadesi de, ek ücret ödenmesinin geçerlilik şartı olduğu anlamına gelmemektedir<sup>463</sup>.

CMR m. 26 f. 2’de, “CMR m. 23, m. 24 ve m. 25’e göre hesaplanacak tazminattan ayrı olarak” ifadesine yer verildiğinden, zıya-hasar ve gecikme dışında kalan dolaylı zararın tazmini mümkün olmaktadır<sup>464</sup>. Bir başka ifade ile CMR m. 26, taşıma senedine yazılan ve teslimde özel yarar bildiren değerle sınırlı olmak üzere, eşya zararı ile gecikme dışında kalan dolaylı malvarlıksal zararın tazminine de imkân sağlamaktadır<sup>465</sup>. Ayrıca belirtmek gerekir ki, CMR m. 24 ve CMR m. 26, birbirinin alternatifi değildir ve bu sebeple, CMR m. 23 f. 3’teki üst sınırın arttırılması ile dolaylı zararın tazmini aynı taşıma için kararlaştırılıp uygulanabilir<sup>466</sup>.

#### b) Y-TTK düzenlemesi

Y-TTK’da, tazminatın sınırlandırılması bakımından m. 882 f. 1 ile getirilen üst sınırın, CMR m. 26’da olduğu gibi arttırılabileceğine dair açık hüküm yoktur. Ancak, Dördüncü Kitap Birinci Kısım’da yer alan genel hüküm niteliğindeki, sorumluluğun kaldırılması veya azaltılmasına yönelik taşıma sözleşmesi kayıtlarının geçersizliğini düzenleyen Y-TTK m. 854 f. 1’in karşıt anlamı dolayısıyla, sorumluluğun arttırılmasına yönelik anlaşma yapılmasına herhangi bir engel bulunmamaktadır.

<sup>462</sup> Aydın, Sorumluluk, s. 138; Özdemir, YeditepeÜHFD IV/1, s. 142.

<sup>463</sup> Aydın, Sorumluluk, s. 138; Gençtürk, Sorumluluk, s. 229; Şamlı, s. 31.

<sup>464</sup> Kaya ve Özdemir’e göre, CMR m. 26, eşyanın doğrudan uğradığı zararın yanı sıra dolaylı zararı da kapsamaktadır. Bkz. Kaya, Velidedeoğlu Armağanı, s. 266; Özdemir, Sorumluluk, s. 171.

<sup>465</sup> Şamlı, s. 32.

<sup>466</sup> Adıgüzel, Sorumluluk, s. 180; Aydın, Sorumluluk, s. 140; Kaya, Velidedeoğlu Armağanı, s. 266.

### 3. Kast veya pervasızca hareket

#### a) CMR düzenlemesi

CMR m. 29 f. 1 uyarınca, zarara kasten veya davaya bakan mahkemenin hukukuna göre kasta eşdeğer sayılan kusuru ile sebep olan taşıyıcı, sorumluluğu kaldıran, sınırlayan veya ispat yükünü yer değiştiren CMR m. 23 ila m. 29 arasındaki düzenlemelerden yararlanamaz.

Kast terimi, kusurun bir alt türü olup failin hukuka aykırı sonucu öngörmesi ve buna rağmen bilerek isteyerek hareket etmesidir<sup>467</sup>. Hüküm açısından kast terimi doğrudan ve dolaylı kastı birlikte ifade eder<sup>468</sup>.

Kasta eş değer kusur terimi ise, CMR m. 29 uyarınca yargılamayı yürüten mahkemenin hukukuna göre belirlenen ve bu sebeple CMR uygulaması açısından yeknesaklığın sağlanması amacıyla uzaklaştırıldığı gerekçesiyle eleştiriye uğrayan, somut olaya göre değerlendirilmesi gereken bir terimdir<sup>469</sup>. Bu terimin içeriği yargılamayı yürüten mahkemenin hukukuna göre belirleneceğinden, Türk Hukuku bakımından TTK m. 786 f. 3 esas alınacaktır. Hükme göre zarar, taşıyıcının ağır kusuru veya hilesinden doğmuş ise sorumluluğu sınırlandıran hükümler uygulanmayacaktır. Ağır kusur terimi, uygulamada hile terimi ile karıştırılmakta<sup>470</sup> ve aslında aynı hâl ve şartlar altında ortalama bir kişiden beklenen dikkat ve özenin gösterilmemesi hâli olan ağır ihmali ifade etmektedir<sup>471</sup>. Bu sebeple, CMR m. 29 anlamında yorumlanacak olan kasta eş değer kusur terimi, Almanya, Avusturya, Fransa ve İsviçre Hukuklarında olduğu gibi ağır ihmale karşılık gelmektedir<sup>472</sup>.

<sup>467</sup> Şamlı, s. 41.

<sup>468</sup> Gençtürk, Sorumluluk, s. 242; Oğuzman/Öz, s. 511; Reisoğlu, s. 150; Yazıcıoğlu, s. 171.

<sup>469</sup> Kasta eş değer kusur terimi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Gençtürk, Sorumluluk, s. 236-248; Şamlı, s. 33-46.

<sup>470</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 166 ve orada dn. 69'da anılan karar.

<sup>471</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 166. Ağır ihmal terimi hakkında bkz. Oğuzman/Öz, s. 512; Reisoğlu, s. 151; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s. 495-496.

<sup>472</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 166; Aydın, Sorumluluk, s. 140; Kaya, Velidedeoğlu Armağanı, s. 267; Şamlı, s. 42. Terimin, dolaylı kasta yakın fakat ağır ihmal ile dolaylı kast



Belirtilen hâllerde taşıyıcı, sorumluluğunu sınırlayan hükümlerden yararlanamayacağı gibi, aynı şekilde CMR m. 29 f. 2 uyarınca yardımcıların ve hizmetlerinden yararlandığı kişilerin görevlerini ifa sırasındaki kast veya kasta eş değer fiillerinden dolayı da sınırlı sorumluluk imkânından yararlanamayacaktır.

### b) Y-TTK düzenlemesi

Sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı Y-TTK'da m. 886 f. 1, m. 887 f. 1 c. 2 ve m. 855 f. 5 ile düzenlenmiştir. Y-TTK m. 886 f. 1 uyarınca, zarara kasten<sup>473</sup> veya pervasızca bir davranışla<sup>474</sup> ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlediği fiil veya ihmalinin sebep olduğu ispat edilen taşıyıcı ile m. 887 f. 1 c. 2 uyarınca sözleşme dışı istemler ileri sürülen taşıyıcı yardımcıları, Y-TTK'da öngörülen sorumluluktan kurtulma imkânlarından yararlanamazlar<sup>475</sup>. Ayrıca bu hâllerde Y-TTK m. 855 f. 5 uyarınca bir yıllık kısa zamanaşımı süresi, üç yıla çıkmaktadır.

Y-TTK'nın bu düzenlemesi bakımından, CMR ile uyum sağlanmıştır; ancak, hükümdeki pervasızca hareket ibaresi tartışmaya açık görünmektedir. Türk Sivil Havacılık Kanunu<sup>476</sup> ("TSHK") m. 126'da yer alan "...zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket veya ihmal ..." ifadesi ile aynı

---

arasında yer alan kusur türü olduğu görüşü hakkında bkz. *Yazıcıoğlu*, s. 173. Ancak, yukarıda belirtildiği üzere kast terimi, doğrudan ve dolaylı kastı bir arada ifade ettiğinden, kasta eş değer kusur teriminin dolaylı kast olarak kabul edilmesi hatalıdır. *Şamlı*, s. 41.

<sup>473</sup> Şubat Taslağında, kast teriminin öncesinde "Zarara, böyle bir zarara sebep olmak kastı ile..." ibaresi yer almaktaydı. Bkz. Taslak m. 886 f. 1. Yapılan bu değişikliğin gerekçesi hakkında bkz. [www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr) adresinde, 03 Mayıs 2007 tarih ve Esas No: 1/1138, Karar No: 23 sayılı, 22. Dönem Adalet Komisyonu raporu, s. 523 (m. 886). Bilgi için bkz. *Atamer*, Ders Notları (4 Mayıs 2009).

<sup>474</sup> Hükümde "davranış" sözcüğüne, Gerekeç'te "hareket" sözcüğüne yer verilmiştir. Bkz. Y-TTK m. 886 f. 1, TBMM S. Sayısı: 96, s. 768 ve madde Gerekeç'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 304. Uygulamadaki yaygın kullanım ve eş anlamlı olmaları sebebiyle (bkz. [www.tdk.gov.tr](http://www.tdk.gov.tr)) "hareket" sözcüğü tercih edilecektir.

<sup>475</sup> Hükümün kaynakları CMR m. 29 f. 1, f. 2 c. 1 ve AlmTK par. 435'tir. Aynı kusur derecelerini düzenleyen Tasarı m. 855 f. 5, m. 887 ve m. 930 f. 2, m. 1187 ve m. 1267 düzenlemeleri ile terim birliği sağlanmasına özen gösterilmiştir. Bkz. Y-TTK m. 886 f. 1 Gerekeç'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 304.

<sup>476</sup> RG T: 14 Ekim 1983, Sayı: 18196.

anlama gelen bu ibarenin, doktrinde ağır ihmale karşılık geldiği kabul edilmektedir<sup>477</sup>.

Gereke’de, pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle hareket ibaresinin, tek bir terim olarak kasta eş değer kusur şeklinde değerlendirilmesi gerektiği, böylece CMR m. 29 f. 1’in kasta eş değer sayılan kusur düzenlemesi ile uyum sağlanacağı belirtilmektedir<sup>478</sup>. Ancak söz konusu Gereke dikkate alındığında, CMR uygulamasındaki kasta eş değer kusurun Türk Hukuku’ndaki karşılığı<sup>479</sup> olarak yine ağır ihmal terimine ulaşmak mümkün olacaktır.

Oysaki pervasızca<sup>480</sup> hareket ibaresi, aynı hâl ve şartlar altında ortalama bir kişiden beklenen dikkat ve özenin gösterilmemesi anlamında ağır ihmal<sup>481</sup> ile zarar veren sonucun öngörülmesine rağmen bilerek isteyerek yapılan hareketi ifade eden kast arasında bir anlam taşır<sup>482</sup>. Nitekim taşıyıcı, zarar veren sonucu öngörmesine ve bu sonucun gerçekleşmesini istememesine rağmen pervasızca hareketine devam ederek zarara sebep oluyor ise, bu davranışı ağır ihmalden bir

<sup>477</sup> *Arkan*, Konferans, s. 58; *AÜHF/TicHukABD*, s. 238.

<sup>478</sup> Bkz. Y-TTK m. 886 f. 1 Gereke’si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 304. Bu Gereke’nin temelinde ise Y-TTK’nın benzer hükümlerinde (bkz. yuk. dn. 475) terim birliği gözetilerek, kast derecesindeki kusurun dışında ikinci kusur derecesi için “pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle” ibaresinin kullanılması amacı vardır. Belirtilen amaç hakkında, bkz. www.tbmm.gov.tr adresinde, 03 Mayıs 2007 tarih ve Esas No: 1/1138, Karar No: 23 sayılı, 22. Dönem Adalet Komisyonu Raporu, s. 520 (m. 855) ve s. 522 (m. 886).

<sup>479</sup> Bkz. yuk. § 9 I C 3 a.

<sup>480</sup> “Pervasızca” sözcüğü TDK’ya göre, pervasız bir biçimde, çekinmeden, sakınmadan anlamlarına gelmektedir, bkz. www.tdk.gov.tr.

<sup>481</sup> TSHK ve TTK uygulamasında ağır ihmal olarak genel kabul gören bu ibarenin, Y-TTK bakımından da ilgili hükümlerde ağır ihmal olarak yazılması gerektiği hakkında bkz. *Arkan*, Konferans, s. 58; *AÜHF/TicHukABD*, s. 238. Pervasızca davranış yerine TSHK m. 126’daki gibi dikkatsizce davranış veya TTK m. 767’de olduğu gibi hile veya ağır kusur terimlerinin kullanılması gerektiği yönündeki görüş ve eleştirisi için bkz. *Türk*, Konferans, s. 27 ve s. 38. Ağır kusur terimi kullanılması gerektiği hakkında bkz. *Sözer*, DenizHD Özel Sayı, s. 334. Kasta yakın ağır kusur terimine yer verilmesi gerektiği hakkında bkz. *Ulaş*, *Batider* XXIII/2, s. 202.

<sup>482</sup> Aynı yönde bkz. *Seven*, Taşıma Hukukunda Taşıyıcının Kusur Derecesine Bağlanan Sonuçlardan Kaynaklanan İspat Sorunları, LMUIİHD, (Eylül 2005), S. 1, s. 55.

sonraki aşamada; fakat kast derecesine yükselmeyen<sup>483</sup> sorumluluk olarak değerlendirilmelidir<sup>484</sup>.

## II. Gecikme sebebiyle ödenecek tazminat

### A- CMR düzenlemesi

CMR m. 23 f. 5 uyarınca tasarruf hakkı sahibi, gecikme sebebiyle dolaylı zarara uğradığını ispatlarsa, taşıyıcı taşıma ücreti ile sınırlı olmak üzere zararı tazminle yükümlüdür. Tazminatın sınırını oluşturan ücret belirlenirken tüm taşıma süresi dikkate alınır, gecikmenin gerçekleştiği kısımla orantılı değerlendirme yapılmaz<sup>485</sup>. Ayrıca bu ücret, ziya ve hasar sebebiyle ödenecek tazminatın tayininde hesaba katılan CMR m. 23 f. 4'teki gümrük vergisi ve diğer masrafları kapsamaz; yalnızca taşıma ücretini ifade eder<sup>486</sup>.

Söz konusu tazminatın üst sınırının arttırılması, ziya ve hasar hâlinde olduğu gibi, CMR m. 26 uyarınca tarafların anlaşması sonucu özel yarar bildiren değer taşıma senedine yazılması ile mümkündür. Ancak burada anlaşmanın geçerli olması, hükmün açık ifadesi sebebiyle taşıma süresinin taraflarca kararlaştırılması şartına bağlıdır<sup>487</sup>. Aynı şekilde yine ziya ve hasar hâlinde olduğu gibi, CMR m. 29 uyarınca taşıyıcı, kendisinin veya yardımcılarının kast veya kasta eş değer kusuru söz konusu ise CMR'de mevcut sorumluluğu sınırlandırma ve savunma

<sup>483</sup> Söz konusu terim, *Tekinalp, Ü.*, tarafından “kusurun kasta varmamış bilinçli derecesi” olarak tanımlanmaktadır. Bu tanım, *Türk*'ün 13-14 Mayıs 2005 tarihli Türk Ticaret Kanunu Tasarısı konulu Konferansta sunduğu tebliğ sonrası, “Tartışmalar” kısmında yer almıştır. Tanım hakkında bkz. *Türk*, Konferans, s. 34.

<sup>484</sup> Söz konusu ibare, Ceza Hukuku anlamında “bilinçli taksir”e denk gelir. Bilinçli taksir, sonucun öngörülmesine ve bu sonucun gerçekleşmesinin istenmemesine rağmen harekete devam edildiği durumlarda söz konusudur. Taksir hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Artuk/Gökçen/Yenidünya*, Ceza Hukuku Genel Hükümler, Turhan Kitabevi, 3. Bası, Ankara 2007, s. 479 vd. Söz konusu kavram, Türk Ceza Kanunu (RG T: 12 Ekim 2004, Sayı: 25611) m. 22 f. 3'te “Kişinin öngördüğü neticeyi istememesine karşın, neticenin meydana gelmesi halinde bilinçli taksir vardır...” şeklinde tanımlanmıştır.

<sup>485</sup> *Akıncı*, s. 143; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 216; *Şamlı*, s. 26.

<sup>486</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 143; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 217; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 263.

<sup>487</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 146; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 228.

imkânlarından yararlanamaz<sup>488</sup>. CMR m. 24'ün zıya ve hasar hâline özgü tazminatın üst sınırının arttırılması imkânı<sup>489</sup> ise, gecikme zararında uygulanamaz.

### B- Y-TTK düzenlemesi

Y-TTK m. 875 f. 3 uyarınca taşıyıcı, gecikme hâlinde zarar doğması şartına bağlı olmaksızın taşıma ücreti ile sorumludur. Ücret, CMR'nin aksine tüm taşıma süresi dikkate alınarak belirlenmez, gecikilen süreyle orantılı indirim yapılması suretiyle bulunur<sup>490</sup>. Hükümde zarar şartına yer verilmeksizin yalnızca gecikme sebebiyle tazminata hükmedilebilecek olması, CMR ve Borçlar Hukuku genel ilkelerine aykırı bir düzenlemedir<sup>491</sup>. Bu sebeple CMR'ye uyum açısından, hükümde zarar şartına yer verilmesi gerekli görünmektedir.

Y-TTK m. 875 f. 3, taşıma süresinin iki katının aşılması düzenlemesi haricinde TTK m. 780 hükmünün bir tekrarı niteliğindedir<sup>492</sup>. Zira hükümde, gecikme hâlinde herhangi bir zararın varlığı aranmaksızın, taşıma ücretinin gecikme süresi ile orantılı olarak indirileceği ifade edilmiştir. Dolayısıyla taşıyıcının gecikme sorumluluğu Y-TTK'da, zıya ve hasar sorumluluğuna oranla ağırlaştırılmış görünmektedir<sup>493</sup>. Ancak, Y-TTK m. 882 f. 3 uyarınca, taşıma

<sup>488</sup> *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 226.

<sup>489</sup> Bkz. yuk. § 9 I C 1 a.

<sup>490</sup> Bkz. Y-TTK m. 875 f. 3 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 300.

<sup>491</sup> *Aydın*, HPD sayı: 6 (Mayıs 2006), s. 73.

<sup>492</sup> TTK m. 780 uyarınca gecikme, TTK m. 779'a göre belirlenecek sürelerin aşılması hâlinde meydana gelir ve bu durumda taşıma ücreti, gecikilen süre ile orantılı olarak indirilir. Taşıma süresi sözleşme ile kararlaştırılmış ise ve gecikme, sözleşme ile belirlenen sürenin iki katını aşarsa, taşıyıcının taşıma ücreti düşer; bu sebeple meydana gelen zarardan taşıyıcı sorumlu olur. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 177. Taşıma süresinin iki katının aşılması ifadesine göre, belirlenen sürenin yalnızca iki katının aşılması yeterli midir yoksa esas süreye ek olarak bu sürenin iki katı da mı hesap edilmelidir? Bu sorunun cevabını saptamak kolay değildir. Ayrıca, gecikme sebebiyle meydana gelen zıya veya hasar, taşıma süresinin iki katının aşılmadığı hâllerde tazmin edilemeyecek midir? TTK m. 780, bu bakımlardan açık değildir. *Ülgen*, TTK, s. 239.

<sup>493</sup> Şubat Taslağı m. 875 f. 3'e göre taşıyıcı, gecikme sorumluluğundan yalnızca kusursuzluğunu ispatlamak suretiyle kurtulabilirdi. Bu hüküm bazı yazarlar tarafından eleştirilmiştir. *Arkan*'a göre hükümde, Y-TTK m. 876 hükmünün varlığı sebebiyle kusur terimine yer verilmemesi gerekir. *Arkan*, Konferans, s. 59. *Kaya*'ya göre ise bu metin, gecikme sorumluluğunu TTK m. 780'e oranla ağırlaştırmış ve karmaşık hâle getirmiştir. *Kaya*, Hatemi Armağanı, s. 954. *Aydın*'a göre, hükmün bu şekilde düzenlenmesi, Y-TTK m. 876 vd. hükümleri ile getirilen

süresinin aşılmasından doğan sorumluluk, taşıma ücretinin üç katı ile sınırlandırılmıştır.

Y-TTK m. 875 f. 3'te, taşıyıcının her türlü özeni göstermesi hâlinde taşıma ücretinden indirim yapılamayacağı belirtilmiş olması, taşıyıcının sorumluluktan kurtuluş hâllerini düzenleyen Y-TTK m. 876 ila m. 878 hükümleri yanında gereksiz bir düzenlemedir. Ayrıca, Y-TTK m. 875'te sorumluluk hâllerine ilişkin düzenleme yer alırken, bu hükme bir de sorumluluktan kurtulmaya ilişkin düzenleme eklenmesi, sistematik açıdan uygun olmamıştır<sup>494</sup>. Bu sebeple ve CMR'ye uyumun sağlanması için, söz konusu düzenlemenin hükümden çıkartılması yerinde olacaktır.

Gecikme zararı bakımından sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı, Y-TTK m. 886 f. 1, Y-TTK m. 887 f. 1 c. 2 ve m. 855 f. 5 ile düzenlenmiştir. Y-TTK m. 887 f. 1 c. 2 uyarınca sözleşme dışı istemler ileri sürülen taşıyıcı yardımcıları, Y-TTK'da öngörülen sorumluluktan kurtulma hâlleri ile sınırlı sorumluluk imkânlarından ve ayrıca Y-TTK m. 855 f. 5 uyarınca bir yıllık zamanaşımından yararlanamazlar<sup>495</sup>.

### III. Faiz

CMR m. 27 f. 1 uyarınca hak sahibi, kendisine ödenecek tazminat için faiz talep edebilir. Bu faizin miktarı, yıllık yüzde beş olarak hesaplanır ve faizin başlangıç tarihi, yazılı talepte bulunma veya yazılı talepte bulunulmaması hâlinde davanın açıldığı tarihtir. Hükümde açıkça yazılı bildirim şartına yer verildiğinden,

---

sorumluluktan kurtulma imkânlarının yanında gereksizdir. Ayrıca gecikme sorumluluğunun yine m. 876 hükmüne tabi olduğu fakat bu düzenlemenin yalnızca ücret bakımından getirildiği düşünülecek olursa bu defa, taşıma ücreti ile gecikme dolayısıyla uğranılan zarar bakımından farklı sorumluluk rejimleri uygulanacaktı. *Aydın*, HPD sayı: 6 (Mayıs 2006), s. 73.

<sup>494</sup> *Aydın*, HPD sayı: 6 (Mayıs 2006), s. 73.

<sup>495</sup> *Ülgen*, HPD sayı:4 (Ağustos 2005), s. 27.

talebin sözlü olarak iletilmesi geçersizdir. Ayrıca yazılı talepte bulunma tarihi, hak sahibi tarafından talebin gönderildiği tarihi ifade etmektedir<sup>496</sup>.

Faiz, tarafların anlaşması veya mahkemece verilen karar tarihine kadar işler; bu tarihlerden sonra faiz işletilmesi ise ulusal hukuk hükümlerine göre tayin edilir. Uygulanacak hukukun Türk Hukuku olması hâlinde, anlaşma ve karar tarihinden itibaren temerrüt faizi olarak ödenmesi mümkün olacaktır<sup>497</sup>.

CMR hükümleri emredici olduğundan, söz konusu faiz miktarının arttırılması mümkün değildir. Ancak, hükmün Türk Hukukundaki uygulanma şekli, Yargıtay içtihatları ile değiştirilmektedir. Nitekim Yargıtay, yüzde beşlik faiz oranının Türkiye’de mevcut yüksek enflasyon şartları sebebiyle yetersiz kalmasından dolayı yalnızca yabancı para borçlarında uygulanmasını; Türk Lirası ile ödenecek borçlarda ise ticari işlerdeki temerrüt faizinin uygulanmasını içtihat edinmiştir<sup>498</sup>. Ancak, CMR m. 27 f. 1’in açık ifadesi, Sözleşme kurallarının emrediciliği ilkesi ve yine Sözleşme’nin uygulanması bakımından yeknesaklığın sağlanması amaçları düşünüldüğünde, Yargıtay içtihadının CMR düzenlemesine uygun olarak değiştirilmesi isabetli olacaktır<sup>499</sup>.

## § 10. Kurtuluş imkânları

### I. Giriş

Taşıyıcının eşya zararı ile gecikmeden doğan sorumluluğuna ilişkin düzenlemenin yer aldığı CMR m. 17, aynı zamanda bu sorumluluktan kurtulmaya ilişkin düzenlemeye de yer vermektedir. Hükmün 2’inci fıkrası, sorumluluktan genel kurtulma sebeplerini; 4’üncü fıkrası ise sorumluluktan özel kurtulma

<sup>496</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 127; *Karan*, Yargıtay’ın CMR’nin 27/1 Maddesinde Öngörülen Faiz ile İlgili Yaklaşımın Eleştirisi, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, S. XVIII, Ankara 2001, s. 118.

<sup>497</sup> *Karan*, Faiz, s. 119; *Şamlı*, s. 29.

<sup>498</sup> Y11HD, 22.6.1999, E. 1999/695, K. 1999/5683. Karar metni için bkz. [www.kazancı.com](http://www.kazancı.com).

<sup>499</sup> *Uslu*, s. 43. Yargıtay içtihatlarının eleştirisi ve yüzde beşlik faiz oranının Türk Hukuku açısından yetersizliğine rağmen uygulanması gerektiği hakkında bkz. *Karan*, Faiz, s. 119-130.

sebeplerini içermektedir. Genel kurtulma sebepleri zıya-hasar ve gecikme sorumluluğuna, özel kurtulma sebepleri ise yalnızca zıya ve hasar sorumluluğuna ilişkindir<sup>500</sup>.

Sorumluluktan kurtulma sebepleri arasındaki bir diğer fark, ispat hususuna ilişkindir. Genel sorumluluktan kurtulma sebebine dayanan taşıyıcı, CMR m. 18 f. 1 uyarınca, bu sebebin varlığını ve bu sebep ile meydana gelen eşya zararı veya gecikme arasında nedensellik bağı bulunduğunu ispat etmelidir. Oysaki sorumluluktan özel kurtulma sebebine dayanan taşıyıcının, CMR m. 18 f. 2 c. 1 uyarınca, yalnızca sebebin varlığını ispat etmesi yeterlidir. Ancak, özel sebeplere ilişkin bu ispat kolaylığı, CMR m. 18 f. 2 c. 2 uyarınca, tasarruf hakkı sahibi tarafından, aksi ispat olunmak suretiyle bertaraf edilebilmektedir<sup>501</sup>.

Sorumluluktan kurtulma sebepleri Y-TTK'da, CMR'den farklı sistematiikle fakat benzer içerikle düzenlenmiştir. Özel kurtulma sebepleri Y-TTK'da, CMR'nin aksine hem eşya zararı hem gecikme sorumluluğu bakımından geçerlidir<sup>502</sup>. Ayrıca özel kurtulma sebepleri, taşıyıcı lehine karine olma özelliğine sahiptir ve genel kurtulma sebeplerine kıyasla, taşıyıcı bakımından daha hafif bir ispat imkânı getirmektedir<sup>503</sup>.

## **II. Genel sebepler**

### **A- CMR düzenlemesi**

#### **1. Hak sahibinin kusuru**

CMR m. 17 f. 2 uyarınca zıya-hasar ve gecikme, istek sahibinin kusurundan ileri gelmişse taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. CMR'nin resmi çevirisinde, istek

---

<sup>500</sup> Adıgüzel, Sorumluluk, s. 119; Aydın, Sorumluluk, s. 56; Gençtürk, Sorumluluk, s. 162.

<sup>501</sup> Aydın, Sorumluluk, s. 57; Gençtürk, Sorumluluk, s. 162-163.

<sup>502</sup> Gençtürk, Sorumluluk, s. 163, dn. 200.

<sup>503</sup> Bkz. Y-TTK m. 878 f. 1 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 301.

sahibi olarak belirtilen kişi, gönderen ve gönderileni ifade etmektedir<sup>504</sup>. Gönderen ve gönderilenin yanı sıra, bunların yardımcılarının kusurları da, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarabilmektedir<sup>505</sup>.

Söz konusu kişilerin eşya zararı veya gecikmeye yol açan kusurları, eşyaların gereken şekilde paketlenmemesi ve niteliği hakkında gerekli bilgilerin verilmemesi veya gümrük belgelerinin eksik hazırlanması gibi sebeplerden kaynaklanabilir<sup>506</sup>.

Hak sahibinin kusuru, en çok yükleme, istif ve boşaltma aşamalarında görülebilmektedir. Ancak, bu durumlara ilişkin olarak CMR m. 17 f. 4'te ayrı düzenlemeler yer aldığından, kusurun hangi sebepten kaynaklandığı her olay bakımından dikkatle incelenmelidir. Ayrıca gönderilenin, eşyayı teslim almak gibi bir yükümlülüğü bulunmadığından, teslim almama hâli de kusur olarak değerlendirilmez; bu tür bir durum teslim engeli kabul edildiği için, taşıyıcı CMR m. 15 ve m. 16 uyarınca<sup>507</sup> haklarını kullanmalıdır<sup>508</sup>.

## 2. Hak sahibinin talimatı

CMR m. 17 f. 2 uyarınca ziya-hasar ve gecikme, taşıyıcının, verilmesine kendi kusuruyla sebep olduğu talimatlar dışında hak sahibinin<sup>509</sup> verdiği talimatlardan kaynaklanıyorsa, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Söz konusu talimat, CMR m. 12'de düzenlenen talimatların yanı sıra, bunlar dışında yolculuk

---

<sup>504</sup> Bkz. yuk. dn. 64. Hüküm açısından, hak sahibinin yalnızca dava açan gönderen veya gönderilen olabileceği yönünde tartışma mevcuttur. Ancak genel kabul, gönderenin davacı olduğu hâllerde gönderilenin veya tam tersine gönderilenin davacı olduğu hâllerde gönderenin kusuruna dayanılabileceği, yani hak sahibi ifadesinin geniş anlaşılması gerektiğidir. Konu hakkındaki tartışma ve görüşler için bkz. *Adıgüzel*, MBD, s. 27; *Akıncı*, s. 97; *Aydın*, Sorumluluk, s. 57-59; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 168.

<sup>505</sup> *Adıgüzel*, MBD, s. 28.

<sup>506</sup> *Adıgüzel*, MBD, s. 28; *Aydın*, Sorumluluk, s. 60; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 252.

<sup>507</sup> Teslim engelleri hakkında bkz. yuk. § 6 III B 4 a-b.

<sup>508</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 60-61. *Kaya*, teslim almaktan kaçınma, eşyanın bakımını imkânsız hâle getirecek ise gönderilenin kusurlu sayılabileceğini belirtmektedir. *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 252. Aksi yönde bkz. *Aydın*, Sorumluluk, s. 61.

<sup>509</sup> Söz konusu terimin, bu başlık altında da, talimat vermeye yetkili olması şartıyla gönderen veya gönderilen olarak kabul edilmesi gerekir. *Akıncı*, s. 98.



öncesi ve sonrasına ilişkin olduğuna bakılmaksızın, hak sahibi tarafından verilebilecek bütün talimatları ifade etmektedir<sup>510</sup>. Ancak burada dikkat edilmesi gereken husus, talimatın verilmesinde hak sahibinin taşıyıcı tarafından yanlış bilgilendirilmemiş olmasıdır; aksi hâlde hüküm uygulama alanı bulamayacaktır.

Taşıyıcı, verilen her talimatı yerine getirmek zorunda değildir. Zira talimat, kanuna aykırı ise ve eşya zararı ile gecikmeye sebep olacağı açıkça anlaşılıyorsa, taşıyıcı talimatı veren kişiye durumu bildirir; ancak, talimatın yapılmasında ısrar ediliyorsa, taşıyıcının yerine getirdiği bu talimat sebebiyle sorumluluğu kalkar<sup>511</sup>.

Bu başlık altında değinilmesi gereken bir diğer önemli husus, söz konusu talimat bakımından, bir önceki sorumluluktan kurtulma sebebinden farklı olarak, hak sahibinin kusurunun aranmamasıdır<sup>512</sup>.

### 3. Eşyaya özgü kusur

CMR m. 17 f. 2 uyarınca zıya-hasar ve gecikme, eşyaya özgü kusurdan kaynaklanıyorsa, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Eşyaya özgü kusur, eşyanın bünyesinde mevcut sebeplerle, benzer nitelikteki eşyalara göre ayıplı olma hâlini ifade eder<sup>513</sup>. Örneğin, taşıma sırasında üretim hatası sebebiyle kırılan cam eşyanın<sup>514</sup> veya üretim hatası sebebiyle bir parçası kopan makinenin ve frigorifik araçla taşınacak olan eşyanın, yüklemeden önce belli bir ısı derecesine getirilmesi gerekirken bu ısının sağlanmaması sebebiyle zarara uğraması hâllerinde, eşyanın kendine özgü kusuru söz konusudur<sup>515</sup>.

<sup>510</sup> *Adıgüzel*, MBD, s. 28; *Akıncı*, s. 99 ve orada dn. 164'te yer alan Alman Federal Mahkemesi kararı; *Aydın*, Sorumluluk, s. 62.

<sup>511</sup> *Adıgüzel*, MBD, s. 28; *Akıncı*, s. 98-99; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 253.

<sup>512</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 63.

<sup>513</sup> *Adıgüzel*, MBD, s. 29; *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 142; *Akıncı*, s. 100 ve orada dn. 171'de yer alan Antwerp İstinaf Mahkemesi kararı; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 217.

<sup>514</sup> *Aydın*'a göre, cam eşyanın kırılması eşyanın doğal niteliğinden kaynaklanır ve sorumluluktan kurtuluş sebebi olarak CMR m. 17 f. 4(d)'deki özel sorumluluktan kurtulma sebebine dayanılabilir. Bkz. *Aydın*, Sorumluluk, s. 66. Ancak, ayıpsız cam eşyanın taşıma sırasında kırılması doğal niteliği gereği sorumluluktan kurtulmaya imkân tanırken; cam eşyanın hatalı üretim sebebiyle taşıma sırasında kırılması, eşyanın kusuru sebebiyle kurtuluş imkânı sağlayacaktır. *Arkan*, Demiryolu, s. 104; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 218, dn. 95.

<sup>515</sup> *Adıgüzel*, MBD, s. 29; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 254.

#### 4. Taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olay

CMR m. 17 f. 2 uyarınca zıya-hasar ve gecikme, taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olay sebebiyle meydana geliyorsa, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur<sup>516</sup>. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmek için dayanabileceği bu imkân, basiretli bir taşıyıcıdan beklenen dikkat ve özenin ötesinde, en üst düzeyde özeni göstermesine bağlıdır. En üst düzeyde özenle ifade edilen ise, taşıyıcıdan ekonomik anlamda beklenebilecek tüm dikkat ve özenin gösterilmesine rağmen engellenemeyen durumdur<sup>517</sup>.

Taşıyıcıdan beklenen bu üst düzeydeki özen, somut olayın özelliklerine göre değerlendirilir<sup>518</sup>. Genel kabule göre yangın, hava ve yol koşulları, kaçınılmaz olay olarak değerlendirilmez. Ancak, taşıyıcının çalıştırdığı kişilere iş ilişkisi gereğince yeterli ücret ve koşulları sağlamasına rağmen, çalışanların grev kararı almaları hâlinde kaçınılmaz olay söz konusudur<sup>519</sup>.

#### B- Y-TTK düzenlemesi

Y-TTK m. 876 f. 1 uyarınca zıya-hasar ve gecikme, taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı sebeplerden meydana gelirse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Sorumluluğun hukuki niteliği belirtilirken ifade edildiği üzere, söz konusu düzenlemeye göre, mücbir sebebin dıştan gelme özelliği aranmaz; taşıyıcının eşya zararı ile gecikmenin engellenmesinde TTK m. 20 f. 2'deki özen ölçüsünden daha fazla özen göstermesi beklenir<sup>520</sup>.

<sup>516</sup> Özdemir, Sorumluluk, s. 202, dn. 13. Taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olay hakkında bkz. yuk. § 6 II A.

<sup>517</sup> Adıgüzel, MBD, s. 30; Arkan, Batider X/2, s. 411; Kaya, Velidedeoğlu Armağanı, s. 254-255.

<sup>518</sup> Taşıyıcının göstermesi gereken özenin tespitinde dikkate alınacak hususlar, eşya zararı veya gecikmenin gerçekleşme ihtimali, alınabilecek önlemlerin hukuki ve somut olaya uygulanabilir olması ve ayrıca taşıma işleri bakımından gerekli bilgi ve teknolojinin kullanılmasıdır. Aydın, Sorumluluk, s. 71; Gençtürk, Sorumluluk, s. 166.

<sup>519</sup> Aydın, Sorumluluk, s. 70.

<sup>520</sup> Bkz. yuk. § 6 II A ve B.

Y-TTK m. 876 f. 1'in kaynak olarak alındığı AlmTK par. 426'da "büyük özenin gösterilmesi" şeklinde düzenlenen özen ölçüsü, Şubat Taslağında azami özen<sup>521</sup> olarak belirtilmiştir. Ancak, bu ibarenin hukukumuzda yabancı olması ve uygulama zorluğundan dolayı, "en yüksek özen" ifadesi tercih edilmiştir. En yüksek özen ile ifade edilmek istenen, tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen özen gösterilmesine rağmen eşya zararı veya gecikmenin yine de meydana gelebileceği hâllerdir. Tedbirli ifadesi ise, hükmün uygulanmasında hâkimin yorumu ile belirlenecektir<sup>522</sup>. Söz konusu özen ölçüsünün belirlenmesinde, CMR uygulamasında esas alınan kriterler<sup>523</sup> ile somut olayın özellikleri dikkate alınmalıdır.

Diğer sorumluluktan kurtulma imkânları, Y-TTK m. 875 f. 2'de düzenlenmiştir. Hüküm uyarınca, zararın oluşmasına<sup>524</sup> gönderen veya gönderilenin davranışı ya da eşyanın özel ayıbı sebep olursa, tazminat borcu ve kapsamının belirlenmesinde bu olguların ne ölçüde etkili olduğu dikkate alınır<sup>525</sup>. Tazminatın kapsamında, hak sahibinin davranışlarının etkili olması birlikte kusuru ifade etmemektedir. Gerekçe'ye göre söz konusu düzenleme, ortak etki veya ortak sebep olmayı hükme bağlar ve böylece, zararın meydana gelmesinde hak sahibinin davranışı etkili olmuşsa zararın paylaşılması imkânı tanır<sup>526</sup>.

Hak sahibinin davranışı, gönderen, gönderilen veya yardımcılarından kaynaklanan, eşyanın zarara uğramasına sebep olan her türlü olaydır. Bu anlamda, hak sahibince yolculuk başlarken veya devamında verilen talimatlar, basiretli tacir gibi davranmama, hak sahibi veya yardımcıların sadakatsiz davranışı veya işi terk etmeleri gibi hâller, taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına imkân verebilecektir. Ancak, hak sahibince verilen ve zarara sebep olan talimatların

<sup>521</sup> Bkz. Taslak m. 876 f. 1.

<sup>522</sup> Bkz. Y-TTK m. 876 f. 1 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 300.

<sup>523</sup> Bkz. yuk. dn. 518.

<sup>524</sup> Hükümde her ne kadar, "zararın oluşmasına" ifadesi yer alıyorsa da; hükmün kaynağı CMR m. 17 f. 2 dikkate alındığında, Y-TTK bakımından zarar şartı aranmayan gecikme sorumluluğu da hükmün kapsamında kabul edilmelidir.

<sup>525</sup> Her ne kadar ayrı maddelerde düzenlenmiş olsa da, söz konusu hükümde CMR m. 17 f. 2'de yer alan diğer kurtuluş imkânlarının düzenlendiği görülmektedir. *Adıgüzel*, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1886.

<sup>526</sup> Bkz. Y-TTK m. 875 f. 2 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 300.

verilmesinde, CMR uygulamasında olduğu gibi taşıyıcının etkili olmaması gerekir<sup>527</sup>.

Eşyanın özel ayıbı ise CMR uygulamasında olduğu gibi, özellikle üretimden kaynaklanan ve eşyanın bünyesinde mevcut sebeplerle, benzer nitelikteki eşyalara göre ayıplı olma hâlini ifade eder<sup>528</sup>. Eşya zararına sebep olan husus, eşyanın kendine özgü kusuru ise taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilecektir.

Genel sorumluluktan kurtulma sebeplerine ilişkin CMR m. 18 f. 1'deki, eşya zararı ile gecikmenin CMR m. 17 f. 2'de yer alan sebeplerden birinden doğduğunu ispat yükü taşıyıcının üzerindedir, kuralına Y-TTK'da yer verilmemiştir<sup>529</sup>. Dolayısıyla ispat hususu genel hükümlere göre belirlenecek ve bu sebeple taşıyıcı, TMK m. 6 uyarınca davalı sıfatıyla yer aldığı yargılamada zararın iddia ettiği sebeplerden meydana geldiğini ve sorumlu olmadığını ispat edecektir<sup>530</sup>. Ayrıca, söz konusu sorumluluk kusursuz sorumluluk olduğundan, zarar veren sebep ile sonuç arasında nedensellik bağı bulunduğunu da yine taşıyıcı ispatlayacaktır. CMR'nin Y-TTK'ya iktibasına ilişkin amaç dikkate alındığında, m. 18 f. 1'in, ispat yüküne ilişkin düzenlemesine Y- Y-TTK'da da yer verilmesi uygun olacaktır.

Y-TTK'da, kurtuluş imkânlarının ayrı maddelerde düzenlenerek CMR sistematüğinden ayrılmanın sebebi, AlmTK sistematüğinden kaynaklanmaktadır. Bu farklılık, CMR m. 17 f. 5 uyarınca, taşıyıcının yalnızca 17'inci maddede düzenlenen kurtuluş imkânlarının, eşya zararı veya gecikmeye yaptığı etki oranında sorumlu tutulacağı düzenlemesinden kaynaklanmaktadır. Ancak sorumluluktan kurtulmaya ilişkin düzenlemeler, aynı zamanda Alman Borçlar Kanunu'nda da mevcut olduğundan, CMR'nin m. 17 f. 5 hükmü AlmTK'ya alınmamıştır. Aynı durum Y-TTK için de geçerlidir. Dolayısıyla, zarar veya

<sup>527</sup> Adıgüzel, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1888.

<sup>528</sup> Eşyaya özgü kusur örnekleri hakkında bkz. yuk. § 10 II A 3.

<sup>529</sup> TTK ve CMR'de kara taşımalarıyla ilgili olarak özel ispat kurallarına yer verilmediği; Y-TTK'da ise yalnızca m. 886 f. 1'de özel ispat kuralı getirildiği, nitekim anılan hüküm uyarınca, sınırlı sorumluluk ötesinde talepte bulunmak isteyen hak sahibinin, taşıyıcının ağır kusurunu ispat etmesi gerektiği hakkında bkz. *Seven*, LMUIİHD sayı: 1 (Eylül 2005), s. 72. CMR'de özel ispat kuralına yer verilmediği yorumuna, CMR m. 18 f. 1'in açık ifadesi karşısında katılmak güç görünmektedir.

<sup>530</sup> Adıgüzel, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1885.

gecikmeye ortak sebebiyet veren hususlar Y-TTK'da ayrıca düzenlenerek ve CMR m. 17 f. 5 hükmüne yer verilmeyerek, BK m. 44'te (=Y-TBK m. 52) yer alan birlikte kusur hâllerinin de taşıyıcının sorumluluğu bakımından dikkate alınmasına imkân tanınmıştır<sup>531</sup>.

Y-TTK bakımından, sorumluluktan genel kurtulma sebepleri ayrı maddelerde düzenlenmiş olmasına rağmen, CMR m. 17 f. 2'deki kurtuluş imkânlarının, aynen Y-TTK'ya da alınması sebebiyle<sup>532</sup>, CMR ile uyum sağlanmıştır.

### III. Özel sebepler

#### A- Taşımanın açık araçla yapılması

##### 1. CMR düzenlemesi

CMR m. 17 f. 4(a) uyarınca, tarafların açıkça anlaşması ve taşıma senedine yazılması şartıyla, eşya üzeri açık taşıyla taşınabilir. Üzeri açık araç ile ifade edilen, örtüyle kapatılmamış olan araçlardır<sup>533</sup>. Böyle bir araçla taşınan eşyanın, dış etkenlere daha fazla maruz kalması sebebiyle, eşya zararına uğrama olasılığı yüksektir. Bu sebeple, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmek için eşyanın açık araçla taşınması yönünde gönderenle anlaşması ve bu anlaşmanın, bir geçerlilik şekli olarak taşıma senedine yazılması gerekir<sup>534</sup>. Taşımanın bu şartlar dâhilinde yapılması hâlinde taşıyıcı, meydana gelen eşya zararı veya gecikme sorumluluğundan kurtulur.

Taşımanın üzeri açık araçla yapılması hâlinde, eşyanın zıya veya hasara uğrama olasılığı daha yüksektir. Ancak, söz konusu taşıma yöntemi sebebiyle

<sup>531</sup> Söz konusu düzenleme hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Adıgüzel*, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1884 ve s. 1886.

<sup>532</sup> CMR m. 17 f. 2'nin iktibası bakımından varılan bu sonuca, Y-TTK m. 878 f. 1(g) düzenlemesi sebebiyle, CMR m. 17 f. 4 bakımından varılamamaktadır. Bkz. yuk. § 6 III B 3.

<sup>533</sup> *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 256. Üzeri kapalı olmakla birlikte yan tarafları açık olan araçlar da, CMR anlamında açık araç kabul edilir. *Adıgüzel*, MBD, s. 31 ve dn. 56'da belirtilen yazarlar; *Aydın*, Sorumluluk, s. 72 ve dn. 135'te belirtilen yazarlar.

<sup>534</sup> *Adıgüzel*, MBD, s. 32.

meydana gelen eşya zararı, her ihtimalde zıya hâlini ifade etmemektedir. Nitekim CMR m. 18 f. 3 uyarınca, üzeri açık araçla yapılan taşımada olağan dışı eksilme veya taşınan paketlerin zıyaı söz konusu ise, taşıyıcı CMR m. 17 f. 4'teki savunma imkânından yararlanamaz. CMR m. 17 f. 4(a) uyarınca sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyıcı, taşımının üzeri açık araçla yapıldığını ve hak sahibinin bu konuda kabulü olduğunu ispatlamalıdır<sup>535</sup>.

## 2. Y-TTK düzenlemesi

Y-TTK m. 878 f. 1(a) uyarınca, sözleşme veya teamüle uygun olarak üzeri açık araçla yapılan taşıma veya güverteye yükleme sebebiyle eşya zararı veya teslimde gecikme meydana gelirse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur<sup>536</sup>. Y-TTK'da, CMR'nin aksine, taşımının açık araçla yapılması konusundaki anlaşmanın taşıma senedine yazılması şartı aranmamıştır. Bu anlamda, sorumluluktan kurtulma ve ispat kolaylığı bakımından CMR m. 17 f. 4(a)'ya göre, taşıyıcı lehine düzenleme getirildiği anlaşılmaktadır<sup>537</sup>.

Hükümde bahsi geçen sözleşme, üzeri açık araçla yapılacak taşıma için belirlenmiş somut seferlere ilişkin ve taraflar arasında zımni olmamak kaydıyla yapılan anlaşmayı ifade eder. Teamül ise, Y-TTK m. 2 f. 1 uyarınca bir bölge veya ticaret dalına özgü ticari örf ve âdete göre belirlenecektir<sup>538</sup>.

Y-TTK m. 878 f. 1(a) ile CMR hükmüne ek bir düzenleme daha getirilerek, eşyanın güvertede taşınması hâlinde de taşıyıcıya sorumluluktan kurtulma imkânı tanınmıştır. AlTK par. 427'nin kaynak olarak alındığı bu düzenlemenin, Alman iç su taşımacılığına özgü bir durum olması ve coğrafi sebeplerle ülkemiz

<sup>535</sup> *Adıgüzel*, MBD, s. 32.

<sup>536</sup> Üzeri açık araç, eşyanın taşınmasına müsait ve kapalı yeri olmayan araç olarak tanımlanmıştır. Ayrıca, üzerinde tente bulunan aracın da açık araç sayılacağı belirtilmiştir. Tanım için bkz. Y-TTK m. 878 f. 1(a) Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 301. Üzeri açık aracın belirlenmesinde, CMR uygulamasında genel kabul gören tanımı esas almak da mümkündür.

<sup>537</sup> *Adıgüzel*, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1891.

<sup>538</sup> Bkz. Y-TTK m. 878 f. 1(a) Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 301.

şartlarında uygulanabilir olmayacağına dair görüş mevcuttur<sup>539</sup>. Ancak kaynak düzenleme, yalnızca kara yolu ile ilgili iç taşımalara özgü olmayıp bütün taşıma türlerini kapsamaktadır<sup>540</sup>. Aynı durum Y-TTK için de geçerlidir; nitekim, deniz taşımalarına özgü Y-TTK m. 1151 f. 2'ye göre taşıyan, eşyayı yükleten ile arasındaki anlaşmaya veya ticari teamüle uygunsu ya da mevzuat gereği zorunluysa güvertede taşıyabilir. Y-TTK m. 902 f. 1 uyarınca da, Taşıma İşlerine ilişkin Dördüncü Kitap hükümleri, değişik tür araçlar ile taşıma sözleşmelerine de uygulanır. Dolayısıyla Y-TTK m. 878 f. 1(a)'nın, deniz taşımada güverte yüküne denk gelmesi sebebiyle ve Y-TTK m. 902 f. 1 uyarınca uygulanması mümkün olabilecektir.

Y-TTK m. 878 f. 2 c. 2 uyarınca, üzeri açık araçla yapılan taşımada olağandışı zıya veya hasar söz konusu ise taşıyıcı, Y-TTK m. 878 f. 1(a) hükmünden yararlanamaz. Söz konusu düzenleme ile CMR m. 18 f. 3 hükmüne uyum sağlanmıştır. Ancak, Y-TTK m. 878 f. 2 c. 2'de “Birinci fıkranın a bendinde öngörülen olağanüstü zıya veya hasar hâlinde...” ifadesi yer almaktadır. Oysaki Y-TTK m. 878 f. 1(a)'da, doğrudan bir olağanüstü zıya veya hasar hâli öngörülmemektedir. Hükmün anlaşılabilirliği sağlayacak şekilde yeniden düzenlenmesi gerekir<sup>541</sup>.

Y-TTK m. 878 f. 2 c. 2 hükmüne paralel bir düzenleme de Y-TTK m. 878 f. 3<sup>542</sup> ile getirilmiştir. Hüküm uyarınca üzeri açık araçla yapılan taşıma sırasında meydana gelen eşya zararı veya gecikme, taşımanın niteliği gereği uyulması gereken talimatlara uyulmamasından kaynaklanıyorsa, taşıyıcı yine Y-TTK m. 878 f. 1(a) hükmünden yararlanamayacaktır.

---

<sup>539</sup> *Adıgüzel*, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1893.

<sup>540</sup> *Adıgüzel*, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1893.

<sup>541</sup> Aynı yönde bkz. *Aydın*, HPD sayı: 6 (Mayıs 2006), s. 73.

<sup>542</sup> Aynı yönde bkz. izinsiz güverte taşımalarını düzenleyen Y-TTK m. 1151 f. 4, TBMM S. Sayısı: 96, s. 820.

## B- Eşyanın ambalajsız veya yetersiz ambalajla taşınması

### 1. CMR düzenlemesi

CMR m. 17 f. 4(b) uyarınca, taşınan eşyanın hiç ambalajlanmaması veya gereği gibi yapılmayan ambalajlama sebebiyle zarara uğraması hâlinde, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Söz konusu sorumluluktan kurtulma imkânı, niteliği gereği ambalajlanması gereken eşya bakımından geçerlidir<sup>543</sup>.

CMR m. 10 uyarınca, gereği gibi yapılmayan ambalajlama sebebiyle eşyanın zarara uğraması hâlinde gönderen sorumludur. Hükümün uygulanabilmesi, taşıyıcının, hiç ya da gereği yapılmayan ambalajlamanın zarara sebep olabileceğini öngörmesine veya eşyaları teslim alırken açıkça belli olan bir ambalaj hatası var ise bu hususları taşıma senedine yazmasına<sup>544</sup>; eşyayı ihtirazi kayıt belirtmek şartıyla teslim almasına bağlıdır<sup>545</sup>.

Hiç veya gereği gibi yapılmayan ambalajlama sebebiyle eşyanın zarara uğraması hâlinde taşıyıcı, taşıma sözleşmesine ilişkin ispat yükünü yerine getirmek üzere zararın bu sebepten kaynaklandığı ispat edecektir. Ancak bu durumun aksi, yani eşyanın mevcut ambalajı ile zarar meydana gelmeksizin taşınabileceği, gönderen tarafından ispat olunabilecektir<sup>546</sup>.

<sup>543</sup> Nitekim ambalajlanmadan taşınabilen eşyaların zarara uğraması hâlinde, taşıyıcının ambalaj eksikliğine dayalı savunması geçerli kabul edilemez. *Aydın*, Sorumluluk, s. 78.

<sup>544</sup> *Adıgüzel*, MBD, s. 34. Nitekim eşyanın ihtirazi kayıt ileri sürülmeksizin teslim alınması, CMR m. 9 f. 2 uyarınca, gönderen lehine ambalajın iyi durumda olduğu yönünde bir karine doğmasına sebep olur. *Adıgüzel*, MBD, s. 34; *Aydın*, Sorumluluk, s. 77.

<sup>545</sup> CMR m. 8 f. 2 uyarınca, eşyayı teslim alan taşıyıcının ambalaj ve harici durumunu kontrol yükümlülüğü vardır. Ancak taşıyıcının, CMR m. 17 f. 4(b) hükmünden yararlanabilmek için yerine getirmesi gereken kontrol yükümlülüğünün, dışarıdan bakıldığında anlaşılabilir nitelikte olması yeterlidir. Nitekim CMR m. 8 f. 2'deki yükümlülük, genel kabule göre yükümlülük niteliğindedir. Yükümlülük niteliği, taşıyıcının kontrol yükümünü yerine getirmemesi sebebiyle gönderen lehine CMR m. 9 f. 2'deki karinenin doğmasına ve yine CMR m. 10 uyarınca gönderene karşı tazminat talebinde bulunma hakkını kaybetmesine sebep olacaktır. *Aydın*, Sorumluluk, s. 77-78.

<sup>546</sup> *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 257.



## 2. Y-TTK düzenlemesi

Y-TTK m. 878 f. 1(b) uyarınca, gönderen tarafından yapılan yetersiz ambalajlama sebebiyle eşya zararı veya teslimde gecikme meydana gelirse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Yetersiz ambalajlama, amaca uygun olmayan, eksik veya bozuk ambalaj ile ambalajın hiç yapılamamış olmasını ifade eder. Hükmün uygulanması bakımından önemli olan, Y-TTK m. 862 f. 1 uyarınca ambalajın gönderen veya yardımcıları tarafından yapılmış olmasıdır<sup>547</sup>.

### C- Yükleme, istif ve boşaltmanın hak sahibince yapılması

#### 1. CMR düzenlemesi

CMR m. 17 f. 4(c) uyarınca, eşyanın yükleme istif ve boşaltma<sup>548</sup> işlemlerinin gönderen, gönderilen veya yardımcıları tarafından yapılması ve bu kişiler tarafından işleme tabi tutulması sebebiyle eşya zararı meydana gelmesi hâlinde, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Bu sorumluluk, yükleme, istif ve boşaltma safhalarında oluşan zarar ile bu safhalarda oluşmasına rağmen etkileri sonradan, taşıma sırasında ortaya çıkan zarara ilişkindir<sup>549</sup>.

Yükleme, istif ve boşaltma işlemlerinin kim tarafından yapılacağı konusunda CMR ve TTK'da açıklık yoktur. Ancak, genel olarak gönderen ve gönderilene ait bir borç olduğu kabul edilmekle birlikte, tarafların sözleşme ile belirlemesi de mümkündür<sup>550</sup>. Söz konusu borcun, gönderen veya gönderilene ait olması hâlinde taşıyıcının özen borcu yoktur. Ancak, bu işlemlerin yerine getirilmesi sırasında örneğin, yüklemenin aracın dengesini, teknik donanımını ve manevra hareketlerini

<sup>547</sup> Bkz. Y-TTK m. 878 f. 1(b) Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 301.

<sup>548</sup> Terimlerin tanımları hakkında bkz. *Aydın*, Sorumluluk, s. 81.

<sup>549</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 80.

<sup>550</sup> Bkz. yuk. § 6 III A 1 ve B 1.

etkileyip etkilemeyeceğini kontrol etme yükümü vardır<sup>551</sup>. Aksi hâlde, CMR m. 17 f. 5 uyarınca, taşıyıcı ile gönderen veya gönderilenin zararı paylaşmaları gerekecektir<sup>552</sup>.

Taşıyıcı, yükleme, istif ve boşaltma işlemlerinin gönderen, gönderilen veya yardımcıları tarafından yapıldığını ispat ederek CMR m. 18 f. 2 c. 1 uyarınca sorumluluktan kurtulacaktır<sup>553</sup>. Ancak bu kurtuluş imkânı, CMR m. 18 f. 2 c. 2 uyarınca gönderen veya gönderilenin, zararın bu sebepten kaynaklanmadığını ispat edememesi hâlinde mümkün olacaktır<sup>554</sup>.

## 2. Y-TTK düzenlemesi

Y-TTK m. 878 f. 1(c) uyarınca eşyanın, gönderen veya gönderilen tarafından işleme tabi tutulması, yüklenmesi veya boşaltılması<sup>555</sup> sebebiyle eşya zararı veya teslimde gecikme meydana gelirse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Bu sorumluluk da yine CMR uygulamasında olduğu gibi, yükleme, istif ve boşaltma safhalarında oluşan zarar ile bu safhalarda oluşmasına rağmen etkileri sonradan, taşıma sırasında ortaya çıkan zararı kapsayacaktır<sup>556</sup>.

Yükleme, istif ve boşaltma işlemlerinin kim tarafından yapılacağı, CMR ve TTK'nın aksine, Y-TTK m. 863 f. 1'de belirtilmiştir. Hükme göre, sözleşme veya ticari teamülden aksi anlaşılmadıkça yükleme, istifleme ve boşaltma borcu

<sup>551</sup> Ancak bu yükümlülük, yükleme, istif ve boşaltma işlemlerinin eşya zararına sebep olup olmayacağını araştırmayı gerektirmez. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 124; *Aydın*, Sorumluluk, s. 84-85; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 258.

<sup>552</sup> *Adıgüzel*, MBD, s. 36; *Aydın*, Sorumluluk, s. 85.

<sup>553</sup> Söz konusu ispat yükünün kapsamı tartışmalıdır. Bir görüşe göre taşıyıcının, yükleme, istif ve boşaltma işleminin gönderen, gönderilen veya yardımcıları tarafından yerine getirildiğini ispat etmesi yeterli iken; diğer bir görüşe göre, taşıyıcı bu hususun yanı sıra yükleme, istif ve boşaltmanın hatalı yapıldığını da ispat etmelidir. Görüşler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Adıgüzel*, MBD, s. 37, dn. 80; *Aydın*, Sorumluluk, s. 85.

<sup>554</sup> Ayrıca yükleme, istif ve boşaltma, bir kere gönderen veya gönderilen tarafından yapılmış olmakla birlikte taşıyıcı, taşıma sırasında eşyayı tekrar yüklemek veya boşaltmak zorunda kalırsa, CMR m. 17 f. 4(c) hükmünden yararlanamayacaktır. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 121; *Aydın*, Sorumluluk, s. 83.

<sup>555</sup> Terimlerin tanımları hakkında bkz. Y-TTK m. 863 f. 1. Söz konusu terimler, bu hükme göre belirlenecektir. Bkz. Y-TTK m. 878 f. 1(c) Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 302.

<sup>556</sup> *Adıgüzel*, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1895.

gönderene aittir. Söz konusu borcun gönderen veya gönderilene ait olmasına rağmen, taşıyıcının denetim yükümü olduğu Gerekçe’de ayrıca belirtilmiştir<sup>557</sup>. Bu denetim yükümü, CMR uygulamasında olduğu gibi, yüklemenin aracın dengesini, teknik donanımını ve manevra hareketlerini etkileyip etkilemeyeceğini kontrol etmekten ibaret olacaktır<sup>558</sup>.

### **Ç- Eşyanın doğal niteliği**

#### **1. CMR düzenlemesi**

CMR m. 17 f. 4(d) uyarınca eşyanın, kırılma, paslanma, çürüme, kuruma, normal fire veya güve ya da haşarat gibi doğal niteliğinden kaynaklanan sebeplerle zıya veya hasara uğraması hâlinde, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Söz konusu sebepler sınırlı sayıda değildir, eşyanın doğal niteliğinden kaynaklanan diğer durumlar da hükmün uygulanmasını sağlayabilir.

Eşyanın doğal niteliği gereği zarara sebep olması ile CMR m. 17 f. 2’de düzenlenen eşyaya özgü kusur sebebiyle sorumluluk, birbirinden farklıdır. Nitekim eşyaya özgü kusur, üretim hatası ve taşıma sözleşmesinin yapılmasından önceki muhafaza eksikliklerinden kaynaklanmaktadır<sup>559</sup>. Oysaki eşyanın doğal niteliği gereği ortaya çıkan zarar, eşyanın tabii olduğu türün ortak özelliğidir ve her zaman ortaya çıkabilecek niteliktedir. Bu hususun tespitinde, eşyanın normal şartlar altında herhangi bir özel koruma tedbiri alınarak taşınıp taşınmadığına bakılır<sup>560</sup>.

CMR m. 18 f. 2 c. 1 uyarınca taşıyıcı, eşyanın doğal niteliği gereği zarara uğradığını ispat etmek suretiyle ve CMR m. 18 f. 2 c. 2 uyarınca gönderen veya

<sup>557</sup> Bkz. Y-TTK m. 863 f. 1 Gerekçe’si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 297.

<sup>558</sup> Adıgüzel, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1896-1897.

<sup>559</sup> Bkz. yuk. § 10 II A 3.

<sup>560</sup> Adıgüzel, MBD, s. 38; Aydın, Sorumluluk, s. 87; Kaya, Velidedeoğlu Armağanı, s. 259; Özdemir, Sorumluluk, s. 235.

gönderilenin, zararın bu sebepten kaynaklanmadığını ispat edememesi hâlinde, sorumluluktan kurtulabilecektir.

Taşıyıcının bu sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulması konusunda değinilmesi gereken bir diğer husus, CMR m. 18 f. 4 düzenlemesidir. Hükme göre taşıyıcı, eşyayı sıcağa, soğuğa ve ısı değişiklikleri ile neme karşı koruyacak özel donanımlı araçlar<sup>561</sup> ile taşır ise, bu tür aracın seçiminde, bakımında ve kullanımında kendisine düşen bütün önlemleri aldığını ve verilen talimatlara uygun davrandığını ispat etmedikçe, CMR m. 17 f. 4(d) hükmünden yararlanamaz. Dolayısıyla taşıyıcı, zararın, eşyanın doğal niteliğinden kaynaklandığını ispat etmesinin yanı sıra, taşımayı özel donanımlı araç ile yapıyor ise bu tür aracı seçmede gereken özeni gösterdiğini de ispat edecektir.

## 2. Y-TTK düzenlemesi

Y-TTK m. 878 f. 1(d) uyarınca eşyanın, kırılma, paslanma, bozulma, kuruma, sızma veya olağan fire gibi doğal niteliğinden kaynaklanan sebeplerle eşya zararı veya teslimde gecikme meydana gelmesi hâlinde, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. CMR uygulamasında olduğu gibi, hükümde sayılan sebepler sınırlı sayıda değildir, eşyanın doğal niteliğinden kaynaklanan diğer durumlar da hükmün uygulanmasına yol açabilir.

Eşyanın doğal niteliği gereği zarara sebep olması ile Y-TTK m. 875 f. 2’de düzenlenen eşyanın özel ayıbı sebebiyle sorumluluk, CMR uygulamasında olduğu gibi birbirinden farklıdır. Nitekim eşyanın özel ayıbı, özellikle üretimden kaynaklanan, eşyanın bünyesinde mevcut ve bu sebeple de benzer nitelikteki eşyalara göre ayıplı veya bozuk eşyadır<sup>562</sup>. Oysaki eşyanın doğal niteliği gereği ortaya çıkan zarar, eşyanın tabii olduğu türün ortak özelliğidir ve her zaman ortaya

---

<sup>561</sup> Özel donanımlı araç tanımı hakkında bkz. *Adıgüzel*, MBD, s. 39; *Aydın*, Sorumluluk, s. 87-88; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 235.

<sup>562</sup> Bkz. yuk. § 10 II A 3.

çıkabilecek niteliktedir. Bu hususun tespitinde, eşyanın normal şartlar altında herhangi bir özel koruma tedbiri alınarak taşınıp taşınmadığına bakılır<sup>563</sup>.

Taşıyıcının bu sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulması konusunda değinilmesi gereken bir diğer husus, Y-TTK m. 878 f. 4 düzenlemesidir. Hükme göre taşıyıcı, CMR uygulamasında olduğu gibi, eşyayı sıcağa, soğuğa, ısı değişikliklerine, neme sarsıntılara ve benzeri etkilere karşı koruyacak özel donanımlı araçlar ile taşır ise, bu tür aracın seçiminde, bakımında ve kullanımında kendisine düşen bütün önlemleri aldığını ve verilen talimatlara uygun davrandığını ispat etmedikçe, Y-TTK m. 878 f. 1(d) hükmünden yararlanamaz.

## **D- İşaret veya numaraların yetersiz veya yanlış olması**

### **1. CMR düzenlemesi**

CMR 17 f. 4(e) uyarınca, eşyanın veya taşınmak üzere içinde bulunduğu paketlerin, işaret<sup>564</sup> veya numaralarının yetersiz veya yanlış olması sebebiyle zıya veya hasara uğraması hâlinde, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Hükümün sözünden anlaşılacağı üzere, eşya ve paketlerin numaralandırılması ve işaretlendirilmesi görevi, gönderene aittir<sup>565</sup>. Bu sebeple taşıyıcının, söz konusu kurtuluş imkânından yararlanabilmesi için bu işlemlere katılmamış olması gerekir<sup>566</sup>.

CMR m. 8 f. 1(a) uyarınca taşıyıcı, eşyayı teslim aldığı sırada paketlerin sayısı ve işaret ile numaralara ilişkin taşıma senedinde yer alan bilgilerin doğruluğunu kontrol etmekle yükümlüdür. Bu yükümlüğe aykırı davranış hâlinde

<sup>563</sup> *Adıgüzel*, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1897.

<sup>564</sup> CMR'nin resmi çevirisinde marka olarak belirtilen bu ifadeler, Ticaret Hukuku anlamında marka terimini ifade etmez. Marka ifadesi, eşyayı belirlemeye yarayan unsurlar olarak sayı, parti numarası, taşıyıcı ve gönderene talimat niteliğindeki notlar vb. hususları kapsar. *Özdemir*, Sorumluluk, s. 255, dn. 261.

<sup>565</sup> *Özdemir*, Sorumluluk, s. 255.

<sup>566</sup> Taşıyıcının söz konusu sorumluluktan kurtulma sebebine dayanabilmesi için, işaret ve numaralandırmanın hatalı yapılması yeterlidir, gönderenin bu hususta kusurlu olması gerekmez. Ancak, yanlış işaret ve numaralandırma ile meydana gelen eşya zararı arasında nedensellik bağı bulunması gerekir. *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 260; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 256.

ise CMR m. 9 f. 1 uyarınca, işaret ve numaraların taşıma senedi ile uyumlu olduğu yönünde taşıyıcı aleyhine karine oluşacaktır<sup>567</sup>. Ancak söz konusu karine, CMR m. 17 f. 4(e)'nin uygulanması bakımından pek etkili değildir. Nitekim hükmün uygulama alanı, eşya ve paketler üzerindeki işaret ve numaraların yanlış veya yetersiz olması sebebiyle yanlış kişiye teslim edilmesi ve yine bu sebeple yüklemenin yanlış yapılması hâlleridir. Ancak, taşıyıcının bu sorumluluktan kurtulabilmek için, eşyaları teslim alırken yalnızca dış görünüş itibarıyla kontrol etmesi yeterlidir, paket üzerindeki işaret ve numaraların paket içindeki eşya ile uyuşup uyuşmadığını kontrol yükümlülüğü yoktur<sup>568</sup>. Taşıyıcı sorumluluktan kurtulmak için, zarara sebep olan yanlışlıkların, taşıma senedi veya sözleşmede yer aldığını ispat edecektir.

## 2. Y-TTK düzenlemesi

Y-TTK m. 878 f. 1(e) uyarınca, taşınacak paketlerin gönderen tarafından yetersiz etiketlenmesi sebebiyle eşya zararı veya teslimde gecikme meydana gelirse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Gerekçe'de, hükmün yorumlanması bakımından Y-TTK m. 853 Gerekçesi'ne atıf yapılmaktadır<sup>569</sup>. Ancak bu atıf yanlış bir maddeyi işaret etmekte, aslında Y-TTK m. 862 f. 1 hükmü belirtilmek istenmektedir<sup>570</sup>. Adı geçen hüküm uyarınca, eşyanın niteliği veya sözleşme, eşyanın ambalajlanmasını ve sözleşme hükümlerine uygunluğu sağlamak üzere işaretlenmesini gerektiriyorsa, gönderen bu işlemleri yapmak zorundadır. Düzenleme, bu hususta gönderene bir zorunluluk getiriyor gibi görünse de, Gerekçe'ye göre söz konusu yükümlülük, kararlaştırılan taşıma ve eşyanın niteliği

---

<sup>567</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 91; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 260; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 256.

<sup>568</sup> *Adıgüzel*, MBD, s. 40; *Aydın*, Sorumluluk, s. 91.

<sup>569</sup> Bkz. Y-TTK m. 878 f. 1(e) Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 302.

<sup>570</sup> Gerekçe'nin atıfta bulunduğu Y-TTK m. 862 f. 1 hükmü için bkz. TBMM S. Sayısı: 96, s. 761.

gerektiriyorsa yerine getirilmelidir<sup>571</sup>. Ayrıca taşıyıcı, söz konusu kurtuluş imkânından yararlanabilmek için bu işlemlere katılmamış olmalıdır.

Y-TTK'da, gönderen tarafından yapılan işlemlerin taşıyıcı tarafından kontrol edileceğine dair bir düzenleme yer almamaktadır. Ancak, işaret ve numaralandırma taşıma senedine yazılmış ise ve eşya taşıyıcı tarafından taşıma senedi ile birlikte teslim alınır ise, bu durumda taşıyıcının genel bir kontrol yükümlülüğü olduğundan söz edilebilecektir. Ancak bu yükümlülük, CMR uygulamasında olduğu gibi yalnızca dış görünüş itibarıyla kontrole ilişkin olup, paket üzerindeki işaret ve numaraların paket içindeki eşya ile uyuşup uyuşmadığını kontrol yükümlülüğünü kapsamamalıdır<sup>572</sup>. Nitekim, Y-TTK m. 858 f. 2 uyarınca taşıma senedi, eşyanın ve ambalajının, teslim sırasında dış görünüşü bakımından iyi durumda olduğuna, paketlerin sayısının, işaretleri ile numaralarının taşıma senedinde yer alan kayıtlara uygun olduğuna karinedir.

## **E- Canlı hayvan taşınması**

### **1. CMR düzenlemesi**

Çeşitli canlıların taşınması, bu canlıların taşıma sırasında havasızlık, susuzluk, sarsıntı veya ani fren sonucu sakatlanması gibi ihtimaller sebebiyle, diğer taşınan eşya türlerine göre daha fazla risk içerir<sup>573</sup>. Söz konusu risk sebebiyle, CMR m. 17 f. 4(f) hükmü ile taşıyıcıya sorumluluktan kurtulma imkânı getirilmiştir.

<sup>571</sup> Bkz. Y-TTK m. 862 f. 1 Gerekeçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 296-297.

<sup>572</sup> *Adıgüzel, Aydın'a atıfla, eşya taşıma senedi ile teslim ediliyorsa, kontrol yükümlülüğünün, hangi eşyaya hangi işaretin konulduğu yönünde ve teker teker sayısal kontrolü kapsadığını ifade etmektedir. Adıgüzel, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1899. Oysaki Aydın, söz konusu kontrol yükümünün yalnızca dış görünüş itibarıyla yapılmasını yeterli görmekte, paket üzerinde yer alan işaret ve numara ile paket içindeki eşyanın uyuşup uyuşmadığı şeklinde bir kontrolü gerekli görmemektedir. Bkz. Aydın, Sorumluluk, s. 91. Ayrıca bkz. yuk. § 10 III B 1 ve dn. 545.*

<sup>573</sup> *Arkan, Demiryolu, s. 116.*

Taşıyıcının bu imkândan yararlanabilmesi için, CMR m. 18 f. 5 uyarınca üzerine düşen bütün önemleri aldığını ve verilen talimatlara uygun davranmasına rağmen zararın meydana geldiğini ispat etmesi gerekir. Ancak, CMR m. 18 f. 2 c. 1'deki genel ilke de dikkate alındığında, taşıyıcının CMR m. 17 f. 4(f) uyarınca sorumluluktan kurtulabilmek için, zararın canlı hayvan taşımından kaynaklandığını, üzerine düşen tüm tedbirleri aldığını ve talimatlara uygun davrandığını ispat etmesi gerekir. Bu hâlde ve CMR m. 18 f. 2 c. 2 uyarınca hak sahibince, zararın canlı hayvan taşımından kaynaklanmadığı ispat edilmedikçe, taşıyıcı CMR m. 17 f. 4(f) hükmünden yararlanabilecektir<sup>574</sup>.

## 2. Y-TTK düzenlemesi

Çeşitli canlıların taşınması konusunda, CMR uygulamasında sözü edilen risk<sup>575</sup> sebebiyle, Y-TTK m. 878 f. 4(f) hükmü ile taşıyıcıya sorumluluktan kurtulma imkânı getirilmiştir.

Taşıyıcı, Y-TTK m. 878 f. 5 uyarınca üzerine düşen bütün önlemleri aldığını ve talimatlara uygun davrandığını ispat ederek, Y-TTK m. 878 f. 4(f)'den yararlanabilecektir. Kurtuluş imkânı, CMR uygulamasında olduğu gibi taşıyıcının, zararın öncelikle canlı hayvan taşımından kaynakladığını, üzerine düşen tüm tedbirleri aldığını ve tüm talimatlara uyduğunu ispatlaması hâlinde mümkün olacaktır<sup>576</sup>.

---

<sup>574</sup> Adıgüzel, MBD, s. 40-41; Aydın, Sorumluluk, s. 92-93; Kaya, Velidedeoğlu Armağanı, s. 260; Özdemir, Sorumluluk, s. 242-243.

<sup>575</sup> Bkz. yuk. § 10 III E 1.

<sup>576</sup> Adıgüzel, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1899.



#### IV. Araçtaki arızaların sorumluluktan kurtuluş sebebi olarak ileri sürülememesi

##### A- CMR düzenlemesi

CMR m. 17 f. 3 uyarınca taşıyıcı, taşımayı yapmak için kullandığı araçtaki bozukluğa veya aracı kendisinden kiraladığı kişinin ve bu kişinin yardımcılarının kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamaz. Söz konusu hüküm ile mutlak bir kusursuz sorumluluk hâli düzenlenmiştir. Zira taşıyıcı, eşya zararı veya gecikmenin aracın iç aksamından<sup>577</sup> kaynakladığı veya en yüksek özeni gösterse dahi bu sonucun meydana geleceğini ispat etme hakkına sahip değildir<sup>578</sup>.

CMR m. 17 f. 3'te düzenlenen kusursuz sorumluluk, eşya zararı veya gecikmenin araç arızası dışında<sup>579</sup> bir sebebe dayanması hâlinde, CMR m. 17 f. 2 uyarınca taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olay kapsamında da değerlendirilebilir. Böyle bir durumda, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması mümkün olabilecektir<sup>580</sup>.

Taşıyıcı, sorumluluktan kurtulmak için araç arızasına dayanmamaktadır; ancak taşıma, eşyanın doğal niteliği gereği özel donanımlı araçlar ile yapılıyor ise ve bu duruma rağmen eşya zarara uğrar ise, CMR m. 18 f. 4 c. 2 uyarınca sorumluluktan kurtulması mümkündür<sup>581</sup>. Nitekim burada, taşımanın yapıldığı araçtan değil, taşınan eşyanın korunması amacıyla sağlanan donanımdan kaynaklanan zarar söz konusudur.

---

<sup>577</sup> Araç arızası ibaresi, motor veya fren arızası gibi aracın güvenli seyrini engelleyen arızalar ile araç örtüsünün yırtık olması ve bu sebeple örneğin, eşyanın yağmur suyundan zarar görmesini önlemek gibi, eşyanın korunmasına yönelik tedbirleri de kapsayacak şekilde anlaşılmalıdır. *Aydın*, Sorumluluk, s. 94; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 173. Ayrıca, taşımada kullanılan aracın sözleşmede kararlaştırılandan farklı olması veya sözleşmede kararlaştırılmış olmasa da hâlin icabına göre kullanılması gereken aracın kullanılmaması hâlleri de araç arızası veya kusurlu araç olarak değerlendirilebilir. *Aydın*, Sorumluluk, s. 95; *Özdemir*, Sorumluluk, s. 261.

<sup>578</sup> *Aydın*, Sorumluluk, s. 93; *Kaya*, Velidedeoğlu Armağanı, s. 255.

<sup>579</sup> Araç arızası dışında bir sebep olarak, yol üzerindeki cisimler sebebiyle tekerleğin patlaması gösterilebilir.

<sup>580</sup> Bkz. yuk. § 10 II A 4.

<sup>581</sup> Bkz. yuk. § 10 III Ç 1.

Taşıma konusu aracın kiralanması hâlinde taşıyıcı, aracı kiraladığı kişi ile bu kişinin yardımcılarının kusurlarına dayanarak da sorumluluktan kurtulamayacaktır.

Araç arızası konusunda ispat yükü, tartışmalıdır. Bir görüşe göre, CMR m. 17 f. 3, CMR m. 17 f. 2'nin istisnası olduğuna göre, araçtaki arızayı da söz konusu istisnadan faydalanmak isteyen hak sahibi ispat etmelidir. Bu konuda ileri sürülen diğer görüşe göre ispat yükü taşıyıcı üzerindedir. Nitekim taşıyıcı, CMR m. 18 f. 2 uyarınca sorumluluktan kurtulabilmek için eşya zararı veya gecikmenin hangi sebepten kaynaklandığını ve sebeple zarar veya gecikme arasındaki nedensellik bağına ispat etmek zorundadır. O hâlde taşıyıcı, eşya zararı veya gecikmenin araç arızasından kaynaklanmadığını veya dıştan gelen bir sebebe dayandığını da kendisi ispatla yükümlü olmalıdır<sup>582</sup>.

### **B- Y-TTK düzenlemesi**

Y-TTK m. 877 f. 1 uyarınca taşıyıcı, araç arızasına veya aracı kiraladığı kişi ile bu kişinin temsilcileri veya çalışanlarının kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamaz. Nitekim taşıyıcı, Y-TTK m. 863 f. 1 uyarınca taşımayı işletme güvenliğine uygun yapmak ve bu sebeple, taşıma sırasında elverişli ve güvenli araç kullanmak zorundadır. Bu araç, bütün teknik aksamı ile birlikte amortisör, yağ pompası ve araç kutusu gibi bütünleyici parçaları da ifade etmektedir<sup>583</sup>. Söz konusu düzenlemelerden anlaşılacağı üzere Y-TTK m. 877 f. 1'de, CMR m. 17 f. 3'e benzer şekilde mutlak kusursuz sorumluluk esasını benimsenmiştir.

Eşya zararı veya gecikme, araç arızası dışında bir sebebe dayanıyor ise, Y-TTK m. 877 f. 1'de düzenlenen kusursuz sorumluluk, m. 876 f. 1 uyarınca taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olay kapsamında da

<sup>582</sup> Aydın, Sorumluluk, s. 95-96; Gençtürk, Sorumluluk, s. 173; Özdemir, Sorumluluk, s. 262.

<sup>583</sup> Bkz. Y-TTK m. 877 f. 1 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 301.

değerlendirilebilir<sup>584</sup>. Böyle bir durumda, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması mümkün olabilecektir.

Eşyanın doğal niteliği gereği özel donanımlı araçlar ile yapılan taşıma sebebiyle eşyanın zarara uğraması hâlinde, Y-TTK m. 877 f. 1 gereği taşıyıcı her ne kadar araç arızasına dayanamıyor olsa da, Y-TTK m. 878 f. 4 uyarınca sorumluluktan kurtulması mümkündür<sup>585</sup>. Nitekim burada da, CMR uygulamasında olduğu gibi taşımanın yapıldığı araçtan değil, taşınan eşyanın korunması amacıyla sağlanan donanımdan kaynaklanan zarar söz konusu olacaktır.

Taşıma konusu aracın kiralanması hâlinde taşıyıcı, aracı kiraladığı kişi ile bu kişinin temsilcileri veya çalışanlarının kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamaz. Gerekçe'ye<sup>586</sup> göre kiralayan terimi, işletme sahibi, araç maliki ve malik olmayan zilyedi de kapsayacak şekilde geniş yorumlanırken, önceki taşıyıcı olarak ifade edilen müteakip taşıyıcının da bu madde kapsamına dâhil olup olmayacağı, yargı kararlarına bırakılmıştır.

Araç arızası konusunda ispat yükü, Y-TTK bakımından da taşıyıcı üzerinde olacaktır. Nitekim AlmTK'da olduğu gibi, CMR m. 18 f. 1'de yer alan ispat yüküne ilişkin kurala, Y-TTK'da yer verilmemiştir. Bu sebeple, TMK m. 6 gereğince taşıyıcı, zararın iddia ettiği sebeplerden meydana geldiğini ve sorumlu olmadığını ispat edecektir<sup>587</sup>.

---

<sup>584</sup> Araç arızası ifadesi, çoğu zaman taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olay olarak ileri sürülmektedir. Bu sebeple “eşya zararı veya gecikmeye sebep olan olayın, taşıyıcının en üst düzeyde özeni göstermesine rağmen mi meydana geldiği veya arızadan mı kaynaklandığı?” her olayda ayrıca değerlendirilmelidir. *Adıgüzel*, LMHD sayı: 32 (Ağustos 2007), s. 1881.

<sup>585</sup> Bkz. yuk. § 10 III Ç 2.

<sup>586</sup> Bkz. Y-TTK m. 877 f. 1 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 301.

<sup>587</sup> Bkz. yuk. § 10 II B.

## V. Birlikte kusur

### A- CMR düzenlemesi

Taşıma sözleşmesinden doğan zarar veya gecikme, her ihtimalde taşıyıcının fiilinden kaynaklanmayabilir. Nitekim bu zarara, hak sahibinin kusuru veya hak sahibince verilen talimatlar, eşyanın kendi kusuru veya taşıyıcının kaçınamayacağı, sonuçlarına engel olamayacağı olaylar sebep olabilir<sup>588</sup>. Ayrıca sorumluluğu gündemde olan taşıyıcı, CMR m. 17 f. 2 ve f. 4 ile kendisine tanınan sorumluluktan kurtulma imkânlarını yeterli ölçüde ispatlayamayabilir ya da hak sahibi, zarar ile gecikmenin yalnızca bu maddelerde düzenlenen hâllere dayanamayacağını ispatlayabilir. Ancak, böyle durumlarda taşıyıcının tek başına sorumlu tutulması düşünülemeyecektir. Bu sebeple, söz konusu zarar veya gecikmede hak sahibinin de etkili olabileceği ihtimali dikkate alınarak, CMR m. 17 f. 5 uyarınca taşıyıcı ile hak sahibi arasında sorumluluğun paylaşılması imkânı tanınmıştır.

### B- Y-TTK düzenlemesi

Taşıma sözleşmesinden doğan zarar, her ihtimalde taşıyıcının fiilinden kaynaklanmayabilir. Bu hususta CMR uygulamasındaki ihtimaller<sup>589</sup> dikkate alınarak, taşıyıcının tazminat sorumluluğunun yanı sıra, hak sahibinin sebep olduğu zararda ortak etkiyi düzenleyen Y-TTK m. 875 f. 2<sup>590</sup> hükmü ile CMR m. 17 f. 5'e uygun olarak, taşıyıcı lehine sorumluluğun paylaşılması imkânı tanınmıştır.

---

<sup>588</sup> Bkz. yuk. § 10 II A 1, 2, 3, 4.

<sup>589</sup> Bkz. yuk. § 10 V A.

<sup>590</sup> Hükmün uygulama alanı için bkz. yuk. § 10 II B.

## **§ 11. Talep ve dava haklarının kullanılması**

### **I. Giriş**

Eşya zararı veya gecikme sebebiyle uğranılan zararın giderilmesi amacıyla dava açma hakkına sahip olanlar, milletlerarası sözleşmelerde ve CMR’de açıkça belirtilmemiştir. Taşıma sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklarda, sözleşmelerin nisbiliği ilkesi gereğince gönderen davacı ve taşıyıcı davalı olmaktadır. Ancak, taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi yararına sözleşme<sup>591</sup> niteliği de dikkate alınarak bazı hâllerde gönderilen de davacı olabilmektedir. Bu hususun belirlenmesinde esas olarak, eşya üzerinde tasarruf etme ve taşıyıcıya emir ve talimat verme yetkisi dikkate alınmaktadır.

Davanın açılacağı yetkili mahkeme ile dava açma süresi gibi usule ilişkin kurallar ise CMR’de düzenlenmiştir. Aynı konuda benzer düzenlemeler, Y- TTK’da da yer almıştır.

### **II. Davanın tarafları**

#### **A- CMR düzenlemesi**

Taşıma sözleşmesi gereği dava açma hakkı kural olarak gönderene aittir. Ancak, bazı hâllerde gönderilen ya da gönderen ile gönderilenin sözleşmesel veya kanuni halefleri de dava açma hakkına sahiptir.

CMR m. 12 f. 1’de, taşıma konusu eşya üzerinde gönderenin tasarruf hakkı ve f. 2 ile f. 3’te bu hakkın ne zaman gönderilene geçeceği düzenlenmiştir. Söz konusu düzenlemeler uyarınca, sevk mektubunu teslim alarak tasarruf hakkını kazanan gönderilen, CMR m. 13 f. 1 uyarınca taşıma sözleşmesinden doğan bütün hakları taşıyıcıya karşı ileri sürebilir.

---

<sup>591</sup> Bkz. yuk. dn. 150.

Taşıma sözleşmesi gereği davanın yöneltileceği kişi ise taşıyıcıdır. Taşıma işinin başka taşıyıcılara devredilmesi hâlinde<sup>592</sup>, aynı taşıma sözleşmesine dayalı olarak açılacak davanın hangi taşıyıcıya yöneltileceği ise CMR m. 36'da özel olarak düzenlenmiştir. Hüküm uyarınca zıya-hasar ve gecikmeden kaynaklanan tazminat talepleri, birinci, sonuncu ya da eşya zararı ile gecikmeye sebep olan olayın meydana geldiği sırada taşımayı gerçekleştiren taşıyıcıya karşı yöneltilebilir. İlk taşıyıcı, gönderenle taşıma sözleşmesini yapan taşıyıcıdır. Son taşıyıcı ise, eşyayı teslim eden taşıyıcıdır<sup>593</sup>. Eşya zararı veya gecikmeye sebep olan olayın meydana geldiği sırada taşımayı gerçekleştiren taşıyıcının tespiti ise pek kolay olmamaktadır. Bu sebeple, eşya zararının fark edildiği sıradaki taşıyıcının sorumlu olması kabul edilmektedir<sup>594</sup>.

### **B- Y-TTK düzenlemesi**

Taşıma sözleşmesi gereği dava açma hakkı, Y-TTK uyarınca da kural olarak gönderene ait olacaktır. Nitekim Y-TTK m. 868 f. 1 uyarınca, emir ve talimat verme yetkisi ile eşya üzerinde tasarruf hakkı gönderene aittir<sup>595</sup>. Ancak, bazı hâllerde gönderilen ya da gönderen ile gönderilenin sözleşmesel veya kanuni halefleri de dava açma hakkına sahip olacaktır.

Y-TTK m. 868 f. 2 uyarınca, eşyanın teslim yerine ulaşması ile gönderenin emir ve talimat verme yetkisi ile tasarrufta bulunma hakkı sona erer. Bu andan itibaren, söz konusu yetki ve haklar gönderilene geçer. Böylece gönderilen, Y-

---

<sup>592</sup> Burada sözü edilen taşıma, müteakip taşımadır. Müteakip taşıma hakkında bkz. yuk. § 8 III B 1.

<sup>593</sup> Eşyanın ilgisine teslim edilemediği hâllerde, son taşıyıcı olarak, eşyayı teslim etmesi gereken taşıyıcı esas alınmaktadır. Ancak bu durumda, son taşıyıcının sevk mektubunda isim ve adresinin yer almaması sebebiyle, sevk mektubundaki şartlarla taşıma sözleşmesine taraf olamayacağı düşünüldüğünde, davalı olarak belirtilmesinin sorunlara yol açabileceği ifade edilmektedir. *Akıncı*, s. 209.

<sup>594</sup> *Akıncı*, s. 208-209; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 159-160.

<sup>595</sup> Bkz. Y-TTK m. 868 f. 1 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 298.

TTK m. 871 f. 1 uyarınca, taşıma sözleşmesinden doğan bütün hakları taşıyıcıya karşı ileri sürebilecektir<sup>596</sup>.

Taşıma sözleşmesi gereği davanın yöneltileceği kişi ise taşıyıcıdır. Gönderenin TTK m. 796 uyarınca doğrudan başvuru hakkına sahip olduğu müteakip taşıyıcılar da, davalı olabilmektedir<sup>597</sup>.

Y-TTK'da ise davanın yöneltileceği kişi, asıl taşıyıcı ve m. 888 f. 3 uyarınca fiili taşıyıcıdır. Nitekim anılan düzenleme ile fiili taşıyıcının<sup>598</sup> müteselsil sorumluluğu hükme bağlanarak, bu taşıyıcıya karşı doğrudan dava açabilme imkânı getirilmiştir<sup>599</sup>.

### III. Yetkili Mahkeme

#### A- CMR düzenlemesi

CMR m. 31 f. 1 uyarınca taraflar, davanın görüleceği yetkili mahkemeyi, mahkeme devletinin CMR'ye taraf olması şartıyla belirleyebilirler. Yetki sözleşmesi, taşıma sözleşmesine yazılabileceği gibi, uyuşmazlık çıktıktan sonra da yapılabilir<sup>600</sup>.

Yetkili mahkemenin taraflarca belirlenmemiş olması hâlinde, CMR'de sınırlı sayıda düzenlenen mahkemelerin yetkisi gündeme gelecektir<sup>601</sup>. Bu çerçevede, CMR m. 31 f. 1(a) uyarınca, davalının yerleşim yeri veya iş merkezinin ya da taşıma sözleşmesine aracılık eden şube veya acentesinin bulunduğu devlet mahkemelerinden birinde dava açılabileceği gibi, CMR m. 31 f. 1(b) uyarınca, taşıyıcının eşyayı teslim aldığı veya teslim edeceği yer mahkemesinde de dava

<sup>596</sup> Bkz. Y-TTK m. 871 f. 1 Gerekeçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 299.

<sup>597</sup> Taşıma senedini teslim alarak, taşımayı gerçekleştiren müteakip taşıyıcı hükmün açık ifadesi uyarınca bütün borçlardan sorumludur.

<sup>598</sup> Fiili taşıyıcı hakkında bkz. yuk. § 8 III A 2.

<sup>599</sup> Bkz. Y-TTK m. 888 f. 1 Gerekeçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 305.

<sup>600</sup> Özdemir, Sorumluluk, s. 269.

<sup>601</sup> Ayrıca, taraflarca yetki anlaşması bu mahkemelerin yetkisini ortadan kaldırmayacaktır. Gençtürk, Sorumluluk, s. 261. Aynı yönde, Y11HD, 7.10.2004, E. 2003/13029, K. 2004/9437 sayılı kararı, metin için bkz. www.kazancı.com.tr.

açılabilir. Ancak CMR m. 31 f. 1'in sözüne göre, bu düzenlemeler yargılamayı yürütecek mahkemenin yetkisini değil, yargılamanın hangi devlet mahkemesinde yapılacağını belirlemektedir. Bu sebeple, CMR'ye göre yetkili devlet mahkemesi belirlendikten sonra, yargılamayı yürütecek olan mahkeme o devletin iç hukukuna göre belirlenecektir<sup>602</sup>.

### B- Y-TTK düzenlemesi

Y-TTK m. 890 f. 1 uyarınca, Birinci ve İkinci Kısım hükümlerine tabi taşımaldan doğan uyuşmazlıklarda, eşyanın teslim alındığı veya teslim için öngörülen yer mahkemesi de yetkilidir. Hükme göre, yabancılık unsuru<sup>603</sup> taşımayan uyuşmazlıklar, Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu<sup>604</sup> ("HUMK") m. 9 vd. (=Hukuk Muhakemeleri Kanunu "Y-HMK" m. 6 f. 1)<sup>605</sup> maddeleri uyarınca belirlenen yetkili mahkemede görülür<sup>606</sup>. Y-TTK m. 890 f. 1'de, taşıma sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklar bakımından kesin yetki kuralı öngörülmemekte, HUMK'da düzenlenen yetki kurallarına ek kurallar getirilmektedir<sup>607</sup>.

HUMK'da yer alan genel yetki kurallarının yanı sıra, HUMK m. 22 (=Y-HMK m. 17 f. 1) uyarınca taraflar, yetkisi kanunla düzenlenmeyen uyuşmazlıklarda ve kanunla kesin yetki öngörülmemeyen hâllerde, yetki sözleşmesi

<sup>602</sup> Akıncı, s. 182; Özdemir, Sorumluluk, s. 269; Yeşilova, Sorumluluk, s. 162.

<sup>603</sup> Bkz. yuk. § 4 I ve yuk. dn. 51.

<sup>604</sup> RG T: 2,3,4 Temmuz 1927, Sayı: 622, 623, 624.

<sup>605</sup> RG T: 4 Şubat 2011, Sayı: 27836.

<sup>606</sup> HUMK m. 9 f. 1'de (=Y-HMK m. 6 f. 1) yer alan genel yetki kuralı uyarınca her dava, kanunda aksine hüküm bulunmadıkça açıldığı tarihte davalının TMK gereğince yerleşim yeri sayılan yer mahkemesinde görülür. HUMK m. 10 (=Y-HMK m. 10) uyarınca, davalı veya vekilinin davanın açılma zamanında orada bulunması şartıyla sözleşmenin yapıldığı yer mahkemesi de yetkilidir. HUMK m. 16 (=Y-HMK m. 9) uyarınca, Türkiye'de yerleşim yeri olmayan davalı aleyhine açılacak eşya davaları, Türkiye'deki yerleşim yeri veya böyle bir yerleşim yeri bulunmuyor ise, çekişmeli eşyanın bulunduğu veya teminatı var ise teminatın bulunduğu yer mahkemesinde de açılabilir.

<sup>607</sup> Bkz. Y-TTK m. 890 f. 1 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 305.



yapabilirler<sup>608</sup>. Yetki sözleşmesi, uyuşmazlık çıkmadan önce veya sonra yapılabilir. Dolayısıyla HUMK m. 9 (=Y-HMK m. 6) vd. hükümleri, tarafların yetki sözleşmesi yapmadığı hâllerde uygulanacaktır.

#### IV. Talep ve dava haklarının düşmesi

##### A- CMR düzenlemesi

CMR m. 30 f. 1 uyarınca gönderilen, taşıyıcı ile eşyanın durumunu kontrol etmeden ve genel görünümü itibarıyla, zıya veya hasar hakkında ihtirazi kayıt ileri sürmeden eşyayı teslim alırsa, aksi ispat edilinceye kadar, eşyayı taşıma senedinde yazılı hâliyle aldığı kabul edilir. Gönderilen, bu karinenin doğmasını engellemek için, haricen belli eşya zararında teslim sırasında ve haricen belli olmayan eşya zararında ise pazar ve resmi tatil günleri hariç, teslim tarihini izleyen yedi gün içinde ihtirazi kayıt ileri sürmelidir. Haricen belli olmayan eşya zararında ihtirazi kayıt, yazılı olarak yapılmalıdır. Söz konusu şartların yerine getirilmesi, taşıyıcıya karşı açılacak davada gönderilen lehine karine oluşturacaktır<sup>609</sup>.

CMR m. 30 f. 3 uyarınca, eşyanın teslim edileceği tarihi izleyen yirmi bir gün içinde taşıyıcıya yazılı bildirimde bulunulmaması hâlinde, gecikme sebebiyle tazminat ödenmez. Hükümde yer alan, “tazminat ödenmez” ifadesi sebebiyle söz konusu ihbarın, dava hakkını düşüreceği sonucuna varılmaktadır<sup>610</sup>. CMR m. 30 f. 4 uyarınca, ihbar süresinin hesaplanmasında teslim, kontrol veya teslim edilmesi gereken tarih dikkate alınmaz. Dolayısıyla ihbar süresi, teslimi izleyen günden itibaren hesaplanır. Söz konusu ihbar, gecikme tazminatı talebinin geçerlilik şartıdır ve yazılı olarak yapılmalıdır<sup>611</sup>.

<sup>608</sup> Yetki sözleşmesi yazılı yapılması ve belirli hususlara ilişkin olması şartıyla geçerlidir. Yetki sözleşmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Alangoya/Yıldırım/Deren-Yıldırım*, Medeni Usul Hukuku Esasları, İstanbul 2004, s. 114 vd.

<sup>609</sup> *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 206-207.

<sup>610</sup> *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 252.

<sup>611</sup> Gecikmeden doğan tazminat talebi ve şartları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 251-288.

## B- Y-TTK düzenlemesi

Y-TTK m. 889 f. 1 uyarınca gönderen veya gönderilen, eşyanın durumunu kontrol etmeden ve genel görünümü itibarıyla, zıya veya hasar hakkında bildirimde bulunmadan eşyayı teslim alırsa; aksi ispat edilinceye kadar, eşyayı taşıma sözleşmesine uygun şekilde teslim aldığı kabul edilir. Y-TTK’da, CMR’den farklı olarak eşyanın kontrolünü taşıyıcı ile birlikte gerçekleştirme şartına yer verilmemiştir.

Tasarruf hakkı sahibi, bu karinenin doğmasını engellemek için, Y-TTK m. 889 f. 1 uyarınca açıkça görülebilen eşya zararında en geç teslim alma sırasında ve aynı maddenin 2’inci fıkrası uyarınca açıkça belli olmayan eşya zararında ise teslim alma tarihini izleyen yedi gün<sup>612</sup> içinde durumu bildirmelidir<sup>613</sup>. Böylece taşıyıcıya karşı açılacak bir davada, söz konusu durumlar tasarruf hakkı sahibi lehine karine oluşturacaktır.

Y-TTK m. 889 f. 3 uyarınca, tasarruf hakkı sahibi gecikmeden doğan haklarını kullanabilmek için, teslim süresinin aşıldığını, eşyanın teslim alınmasını izleyen yirmi bir gün içinde yazılı olarak bildirmelidir. Bu düzenleme ile CMR m. 30 f. 3 hükmüne uyum sağlanmıştır.

Y-TTK m. 889 f. 4 uyarınca, teslimden sonra yapılacak bildirimlerin geçerli olabilmesi için yazılı olarak yapılması gerekir. Söz konusu düzenleme ile CMR m. 30 f. 1’in, teslim alma sırasında belli olmayan eşya zararında aranan yazılı bildirim şartı ile uyum sağlanmıştır. Gerekçe’de, taşıma sözleşmesine ilişkin ihbar

---

<sup>612</sup> TTK m. 788 f. 1 uyarınca, “Eşyanın kayıtsız şartsız kabulü, taşıyıcı aleyhine açılacak dava hakkını düşürür.” Hak sahibinin bu sonucu engelleyebilmesi için, eşyanın kabulünden önce zıya ve hasarı mahkemece tayin edilen bilirkişi aracılığıyla tespit ettirmesi gerekir. Zıya ve hasar eşyanın teslimi sırasında açıkça anlaşılamiyorsa, hak sahibi TTK m. 788 f. 2(1) uyarınca, zıya ve hasarın eşyanın teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçen süre içinde meydana geldiğini ispat etmeli ya da TTK m. 788 f. 2(2) uyarınca eşyanın tesliminden itibaren sekiz gün içinde bilirkişi aracılığıyla eşyanın incelenmesini sağlamalıdır. Y-TTK’da, mevcut zararın bildirilmesi için gerekli süre CMR’ye uygun şekilde yedi gün olarak belirlenmiş ve zarar tespiti için bilirkişi incelemesine gerek görülmemiştir.

<sup>613</sup> Y-TTK m. 889 f. 1’de yer alan “teslim anına kadar” ifadesi “teslim alma anına kadar” şeklinde değiştirilmelidir. *Arkan*, Konferans, s. 59. Bu doğrultuda, aynı maddenin 2’inci fıkrasında yer alan “tesliminden sonra” ibaresi de “teslim alınmasını izleyen” şeklinde değiştirilmelidir.

yükümlülüğünün özel olarak düzenlendiği belirtilmiştir<sup>614</sup>. Ancak, CMR m. 30 f. 4'te yer alan ihbar sürelerinin başlangıcına ilişkin düzenleme ile haricen belli olmayan eşya zararına ilişkin yazılı bildirim süresinin hesabında, pazar ve resmi tatil günlerinin dikkate alınmayacağına dair düzenlemeye Y-TTK'da yer verilmemiştir. Belirtilen düzenlemelerin CMR'ye uygun olarak Y-TTK'ya alınması, bu konuda çıkabilecek uygulama problemlerini engellemek bakımından yerinde olacaktır.

## **V. Zamanaşımı**

### **A- CMR düzenlemesi**

CMR m. 32 f. 1 uyarınca, Sözleşme'ye tabi taşımalarından doğan talep hakları, bir yılda zamanaşımına uğrar. Söz konusu talep hakkı, yalnızca zıya-hasar ve gecikme hâllerine özgü değildir. Taşıyıcının emir ve talimatlara uymaması, eşya bedelini tahsil etmemesi gibi sözleşmeye aykırı davranışlarına dayalı talepler için de geçerlidir<sup>615</sup>.

Zamanaşımı sürelerinin başlangıcı ise, aynı maddede her sorumluluk hâli için ayrı ayrı düzenlenmiştir. CMR m. 32 f. 1 c. 3(a) uyarınca zamanaşımı, kısmi zıya-hasar ve gecikme hâllerinde eşyanın teslim edildiği tarihten itibaren başlar. CMR m. 32 f. 1 c. 3(b)'de ikili ayırım yapılmıştır. Hükme göre zamanaşımı, tam zıya hâlinde, teslim süresi kararlaştırılmış ise teslim süresinin bitiminden itibaren otuz gün ve teslim süresi kararlaştırılmayan hâllerde, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınmasından itibaren altmış gün sonra başlar. CMR m. 32 f. 1 c. 3(c) uyarınca zamanaşımı, diğer bütün hâllerde taşıma sözleşmesinin yapılmasından itibaren üç ay sonra başlayacaktır.

---

<sup>614</sup> Bkz. Y-TTK m. 889 f. 1 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 305.

<sup>615</sup> *Adıgüzel*, Sorumluluk, s. 216.

Eşya zararı veya gecikmeye sebep olan taşıyıcı, bu sonucun meydana gelmesinde kasten veya pervasızca<sup>616</sup> hareket etmişse, bu durumda talep ve dava hakları, CMR m. 32 f. 1 c. 2 uyarınca, zamanaşımı sürelerinin başlamasından itibaren üç yıl içinde kullanılabilir.

### **B- Y-TTK düzenlemesi**

Adalet Komisyonu tarafından kabul edilen Tasarı m. 855 f. 1’de, “Bu Kitap hükümlerine tabi taşımaldan doğan talep hakları bir yılda zamanaşımına uğrar.” düzenlemesi yer alıyordu<sup>617</sup>. Ancak söz konusu hüküm, TBMM Genel Kurulunda oylanırken sunulan önerge üzerine, “Dördüncü Kitap hükümlerine tabi taşımaldarda, yolcunun bir kaza sonucu ölmesi veya bedensel bütünlüğü zedeleyen bir zarara uğraması hâlinde istem hakları on yılda; diğer zararlarda ise bir yılda zamanaşımına uğrar.” şeklinde değiştirilmiştir<sup>618</sup>. Böylece, Dördüncü Kitap hükümlerine tabi taşımaldan doğan talepler hakkında, bir yanda eşya zararı ve gecikme sorumluluğuna ilişkin bir yıllık zamanaşımı ve diğer yanda, önerge gerekçesine göre destekten yoksun kalma, iş göremezlik zararları ve manevî tazminat ile bu alana bağlı diğer talepler bakımından on yıl olmak üzere, iki farklı zamanaşımı düzenlemesi ortaya çıkmıştır. Ancak bu son değişiklikteki talepler, genel hükümler uyarınca zaten zararın ve zarar verenin öğrenilmesinden itibaren bir yıl ve her hâlde fiilin işlendiği tarihten itibaren on yıllık zamanaşımı sürelerine tabidir<sup>619</sup>. Bu sebeple ve CMR ile uyum amacı da gözetilerek, Genel Kurul oylamasında eklenen düzenlemenin, yürürlükten önce yapılacak kanun değişikliği ile kaldırılması isabetli olacaktır.

Dördüncü Kitap hükümlerine tabi taşımaldan doğan talep hakları, CMR uygulamasında olduğu gibi yalnızca zıya-hasar ve gecikme hâllerine özgü değil;

<sup>616</sup> Bkz. yuk. § 9 I C 3 a.

<sup>617</sup> Bkz. Y-TTK m. 855 f. 1, TBMM S. Sayısı: 96, s. 758.

<sup>618</sup> TBMM Genel Kurulunda sunulan önerge ve gerekçesi hakkında bkz. [www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr) adresinde, 23. Dönem, 5. Yasama Yılı, 51. Birleşim, 13 Ocak 2011, Tutanak s. 89 (m. 855).

<sup>619</sup> Bkz. BK m. 60 f. 1 (=Y-TBK m. 72). Söz konusu zamanaşımı süreleri Y-TBK m. 72’de iki ve on yıl olarak düzenlenmiştir.

örneğin, taşıyıcının yükleme, boşaltma ve istiflemeyi de üstlenmesi sebebiyle oluşan zarara dayalı talepler için de geçerli olacaktır<sup>620</sup>.

Y-TTK m. 855 f. 2’de, zamanaşımının başlangıcı eşya ve yolcu taşımaları bakımından ayrı ayrı düzenlenmiştir. Hükme göre zamanaşımı, eşya taşımada eşyanın gönderilene teslimi ile ve eşyanın tamamen zıya uğraması hâlinde eşyanın teslim edilmesi gereken tarihten itibaren işlemeye başlar. Zamanaşımının, gönderilene teslim ile başlaması bakımından CMR m. 32 f. 1(a) düzenlemesi ile uyum sağlanmıştır. Ancak, tam zıya hâline özgü CMR m. 32 f. 1(b)’deki gibi teslim tarihi konusunda bir ayrıma yer verilmemiştir. Bu sebeple, tam zıya hâlinde zamanaşımının başlangıcı konusunda Y-TTK m. 874 f. 1’de düzenlenen zıya karinesi dikkate alınacaktır. Söz konusu hüküm uyarınca eşyanın, taşıma süresini izleyen yirmi gün içinde teslim edilmemesi hâlinde, zıya uğradığı kabul edilecektir ve dolayısıyla tam zıya hâlinde zamanaşımının başlangıcı, teslim için belirlenen süreden itibaren yirmi gün sonra başlayacaktır.

Y-TTK m. 855 f. 2’de, gecikme hâline ayrıca yer verilmemiştir; fakat “eşya taşımada gönderilene teslim” şeklindeki ifadenin, gecikmeyi de kapsadığı kabul edilebilecektir. Ancak madde metnine, gecikme ifadesinin de eklenmesi açıklığı sağlamak bakımından yerinde olacaktır.

Eşya zararı veya gecikmeye, taşıyıcının kasten veya pervasızca hareketi<sup>621</sup> sebep olmuşsa, bu durumda talep ve dava hakları, Y-TTK m. 855 f. 5 uyarınca, zamanaşımı sürelerinin başlamasından itibaren üç yıl içinde kullanılabilir.

---

<sup>620</sup> Bkz. Y-TTK m. 884 f. 1 Gerekeçe’si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 303. Eşya zararı ile gecikme dışında taşıyıcının sorumlu olabileceği hâller, Y-TTK m. 884 f. 1’de düzenlenmiştir. Hüküm uyarınca taşıyıcı, taşımanın ifasında, sözleşmeden doğan bir yükümlülüğünü ihlal etmesi sebebiyle, eşya zararı ile gecikmeden kaynaklanmayan ve eşya veya kişi zararı dışında kalan zarardan, tam zıya hâlinde ödenmesi gereken tazminatın üç katı ile sınırlı olmak üzere sorumludur.

<sup>621</sup> Bkz. yuk. § 9 I C 3 a.

## VI. Rücu hakkı

### A- CMR düzenlemesi

CMR m. 34'e uygun olarak taşıma işinin tek bir sözleşme ile birden fazla taşıyıcı tarafından yapılması hâlinde, CMR hükümleri gereğince tazminat ödeyen taşıyıcı, CMR m. 37 f. 1 uyarınca, ödediği tazminatı faiz ve masraflarıyla birlikte maddede belirtilen şartlar altında, taşımaya katılan diğer taşıyıcılara rücu ederek geri alabilir<sup>622</sup>. CMR m. 37 f. 1(a) uyarınca, eşya zararına sebep olan taşıyıcı, tazminatın tümünü tek başına öder. CMR m. 37 f. 1(b) uyarınca, eşya zararına iki ya da daha fazla taşıyıcı sebep olursa, her biri kusur oranlarına göre; kusur oranlarının belirlenememesi hâlinde ise her biri, taşıma ücretinden aldıkları pay oranında sorumlu olur. CMR m. 37 f. 1(c) uyarınca, eşya zararına sebep olan taşıyıcının belirlenememesi hâlinde, taşımaya katılan tüm taşıyıcılar, taşıma ücretinden aldıkları pay oranında sorumlu olurlar. Anılan düzenlemeler, yalnızca zıya ve hasar hâline ilişkin görünüyorsa da gecikme zararını da kapsadığı kabul edilmektedir<sup>623</sup>.

Taşıma sözleşmesinden kaynaklanan rücu davalarında yetkili mahkeme, CMR m. 37 f. 2 uyarınca, ilgili taşıyıcılardan birinin yerleşim yeri, asıl iş merkezi veya taşıma sözleşmesinin yapıldığı şube veya acentesinin bulunduğu devlet mahkemelerinden biridir. Dava, bütün taşıyıcılara karşı yöneltilebilir.

Rücu davalarında zamanaşımı, CMR m. 32 düzenlemesi ile aynıdır. Ancak, zamanaşımının başlangıcı bakımından farklılık bulunmaktadır. CMR m. 39 f. 4 uyarınca zamanaşımı, tazminatın ödenmesine ilişkin mahkeme kararının kesinleşmesi veya bu konuda mahkeme kararı bulunmaması hâlinde, tazminatın ödenmesi tarihinden itibaren başlayacaktır.

---

<sup>622</sup> CMR m. 37 f. 1'in, taşımaya katılan diğer taşıyıcılar ifadesi, müteakip taşıyıcıları ifade etmektedir. Nitekim CMR m. 37, müteakip taşımayı düzenleyen altıncı bölümde yer almaktadır. Bu sebeple sistematik açıdan, rücu ilişkisinin müteakip taşıyıcılar arasında geçerli olduğu kabul edilmektedir. *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 281; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 163-164.

<sup>623</sup> *Akıncı*, s. 213; *Gençtürk*, Sorumluluk, s. 283; *Yeşilova*, Sorumluluk, s. 165.

## B- Y-TTK düzenlemesi

Rücu davalarında zamanaşımı, Y-TTK m. 855 f. 1 düzenlemesi ile aynıdır. Ancak, zamanaşımının başlangıcı bakımından farklılık bulunmaktadır. Y-TTK m. 855 f. 3 uyarınca zamanaşımı, rücu alacaklısının, rücu borçlusuna bildirimde bulunmuş olması şartıyla, zararı ve rücu borçlusunu öğrendiği tarihten itibaren üç ay içinde veya tazminatın ödenmesine ilişkin mahkeme kararının kesinleşmesi veya bu konuda mahkeme kararı bulunmaması hâlinde, tazminatın ödenmesi tarihinden itibaren başlayacaktır<sup>624</sup>.

## § 12. Taşıma sözleşmesinde yer alan sorumsuzluk kayıtları

### I. Giriş

Taşıma hukuku alanında düzenlenen milletlerarası sözleşmelerde yer alan hükümler, emredici niteliğe sahiptir. Bu durum, CMR için de geçerlidir. Nitekim CMR m. 41 f. 1 c. 1 uyarınca, Sözleşme hükümleri emredicidir ve Sözleşme hükümlerini ihlal eden her şart hükümsüzdür. Bu sebeple tarafların, emredici kurallara aykırı olarak taşıma sözleşmesine veya taşıma senedine şart ekleyerek, örneğin sorumluluğun azaltılması yönünde sorumsuzluk anlaşması<sup>625</sup> yapmaları geçersiz sayılacaktır. Ancak bu geçersizlik, CMR m. 41 f. 1 c. 2 uyarınca yalnızca aykırı şart bakımındandır; taşıma sözleşmesinin diğer hükümlerinin geçersizliğini gerektirmemektedir.

<sup>624</sup> Y-TTK'da, rücu davalarında yetkili ve görevli mahkemeye ilişkin düzenlemeye yer verilmemiştir. Bu sebeple, bu konuda HUMK hükümleri uygulanacaktır.

<sup>625</sup> Tarafların, borçlunun sorumluluğunu azaltmak yönünde yaptıkları sözleşme, sorumsuzluk anlaşmasıdır. Bkz. BK m. 99 f. 2 (=Y-TBK m. 115 f. 3). *Oğuzman/Öz*, s. 347; *Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop*, s. 878-879. Sorumluluk konusu olay meydana geldikten sonra, tazminat yükümlülüğünü kaldırmak veya azaltmak için yapılan anlaşmalar sorumsuzluk anlaşması değil, sulh veya ibra olarak nitelendirilmektedir. *Oğuzman/Öz*, s. 347. Sorumsuzluk anlaşmasının yapılabileceği son zamanın, zararın meydana gelişinden önce olduğu hakkında bkz. *Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop*, s. 881.

CMR kapsamında sorumsuzluk anlaşması, taşıma sözleşmesi kurulmadan ve henüz taşıyıcının sorumluluğu doğmadan önce yapılması hâlinde geçersizdir. Oysaki bu anlaşmanın, sorumluluğu doğuran olay meydana geldikten sonra yapılmasında herhangi bir engel yoktur<sup>626</sup>.

### A- CMR düzenlemesi

CMR m. 41 f. 1 uyarınca, Sözleşme hükümlerinin emrediciliği konusunda CMR m. 40 hükmü saklı tutulmuştur. CMR m. 40'ta, birden çok taşıyıcı tarafından yapılan taşımalarda, taşıyıcıların rücu ilişkilerini, CMR m. 37 ve m. 38'den farklı olarak, kendi aralarında bağlayıcı olmak üzere düzenleyebileceği belirtilmektedir. Dolayısıyla bu hüküm, CMR m. 37 ve m. 38'de yer alan düzenlemelerin, yalnızca taşıyıcılar arasında bağlayıcı olmak üzere değişiklik yapılabileceğini ifade eder; eşya ilgisine karşı sorumluluk bakımından değişiklik yapılması imkânı tanımaz<sup>627</sup>.

CMR kapsamında taşıyıcı bakımından geçerli sorumluluk sınırları, taşıyıcı lehine değiştirilememektedir. Ancak CMR'nin emredici düzenlemeleri, yine CMR'de düzenlenen bazı istisnai hâllerde bertaraf edilebildiğinden, bu sorumluluğun arttırılması mümkün olabilmektedir. Örneğin CMR m. 24<sup>628</sup> ve m. 26<sup>629</sup> uyarınca, bu maddelerde öngörülen şartların sağlanması hâlinde taşıyıcının sorumluluk sınırları arttırılabilmektedir<sup>630</sup>.

---

<sup>626</sup> Özdemir, YeditepeÜHFD IV/1, s. 122.

<sup>627</sup> Özdemir, YeditepeÜHFD IV/1, s. 124-125.

<sup>628</sup> Hükmün uygulanma şartları hakkında bkz. yuk. § 9 I C 1 a.

<sup>629</sup> Hükmün uygulanma şartları hakkında bkz. yuk. § 9 I C 2 a.

<sup>630</sup> Özdemir, sorumluluğun kaldırılması veya azaltılmasına izin vermeyen; fakat istisnaen arttırılmasına imkân tanıyan bu düzenlemeler sebebiyle, CMR hükümlerinin nispi emredici olduğunu ifade etmektedir. Bkz. Özdemir, YeditepeÜHFD IV/1, s. 121 ve s. 147.



## B- Y-TTK düzenlemesi

Y-TTK m. 854 uyarınca Kanun'un, taşıyıcı, taşıma işleri komisyoncusu ve faaliyetleri devlet iznine bağlı, taşıma işletmeleri bakımından getirdiği sorumlulukların, önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersizdir<sup>631</sup>. Hükümün açık sözü ve BK m. 20 f. 2 (=Y-TBK m. 27 f. 2) karşısında bu geçersizlik, yalnızca aykırı şart bakımından kabul edilecektir<sup>632</sup>.

Y-TTK m. 854'ün kaynağı TTK m. 766 hükmüdür<sup>633</sup>. Kaynak hükme göre, taşıyıcıya yüklenen sorumlulukların önceden azaltılması veya kaldırılması sonucunu doğuran bütün kayıt ve şartlar geçersizdir<sup>634</sup>. Dolayısıyla BK m. 99 f. 2 (=Y-TBK m. 115 f. 3) uyarınca, hafif ihmale ilişkin geçerli kabul edilen sorumsuzluk anlaşmaları, taşıma sözleşmeleri bakımından yapılamayacaktır. Ancak, zararın meydana gelmesinden sonra sorumsuzluk anlaşması yapılmasına engel yoktur<sup>635</sup>.

Taşıyıcının sorumluluğu konusunda Y-TTK'da yer alan düzenlemelerin, henüz sorumluluk doğuran olay meydana gelmeden bertaraf edilemeyeceği açıkça düzenlenerek, CMR ile uyum sağlanmıştır.

## § 13. Sonuç ve öneriler

Çalışma kapsamında, kara yolu ile milletlerarası alanda yapılan eşya taşımalarına ilişkin zıya-hasar ve gecikme sorumluluğunu düzenleyen CMR hükümleri ile bu hükümlerin Y-TTK'da karşıladığı hükümler incelenmiştir. Y-TTK hükümlerinin büyük ölçüde CMR ile uyumlu olarak düzenlendiği sonucuna ulaşılmıştır. Ancak Y-TTK'daki bazı düzenlemelerin kaynak hükümden alınırken

<sup>631</sup> Aynı yönde bkz. KTrK m. 111 f. 1.

<sup>632</sup> Aynı yönde bkz. CMR m. 41 f. 1 c. 2.

<sup>633</sup> Bkz. Y-TTK m. 854 Gerekçe'si, TBMM S. Sayısı: 96, s. 294.

<sup>634</sup> TTK m. 766 hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 140-145; *Arkan*, I. Sempozyum/TTK, s. 122-124.

<sup>635</sup> *Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 145; *Arkan*, I. Sempozyum/TTK, s. 123-124.

tamamen farklı sonuçlar doğuracak şekilde kaleme alındığı tespit edilmiştir. Belirtilen farklı düzenlemelerin, Y-TTK'nın yürürlüğünden önce yapılacak kanun değişikliği ile aslına uygun olarak yeniden düzenlenmesi, CMR'nin iktibas hususundaki genel amacın gerçekleştirilmesi için de gerekli olacaktır.

Çalışma kapsamında belirlenen, CMR ve Y-TTK düzenlemeleri arasındaki bazı farklılıklar ile bu farklılıkların giderilmesine ilişkin öneriler aşağıda sıralanmıştır:

- **Y-TTK m. 850 f. 3:** Hüküm, taşıma işlerinin ticari işletme faaliyeti olduğunu belirten Y-TTK m. 851 f. 1 düzenlemesi karşısında gereksiz bir tekrardan ibarettir. Ayrıca, yine aynı fıkra hükmü, esnaf işletmesi boyutunda taşıma faaliyetinde bulunanların yalnızca bu işi yapıyor olmaları sebebiyle, ticari işletme sahibi tacirin tabi olduğu sorumluluğa katlanmaları gibi bir sonuca yol açabilecek niteliktedir. Bu sebeple, söz konusu düzenlemenin madde metninden çıkartılması isabetli olacaktır<sup>636</sup>.

- **Y-TTK m. 851 f. 1:** Hükümde yer alan “ve” bağlacının çıkartılması ve yerine “veya” bağlacının konulması, taşıyıcının her iki işi birlikte üstlenmesi gerekmediğinden, yerinde olacaktır<sup>637</sup>.

- **Y-TTK m. 855 f. 2:** Hükümde gecikme sorumluluğu ile ilgili bir açıklamaya yer verilmemiştir; fakat “eşya taşımada gönderilene teslim” şeklindeki ifadenin gecikmeyi de kapsadığı kabul edilebilecektir. Ancak madde metnine, gecikme ifadesinin de eklenmesi açıklığı sağlamak bakımından yerinde olacaktır<sup>638</sup>.

- **Y-TTK m. 856 f. 1:** Hükümde her ne kadar, “Taşıma senedi taraflardan birinin istemi düzenlenir.” denmekte ve ayrıca Gerekçe’de, taşıma senedi düzenlemenin zorunlu olmadığı belirtilmekte ise de, Y-TTK m. 896 f. 1’in açık ifadesi karşısında, taşıyıcının talepte bulunması hâlinde gönderenin düzenlemekle yükümlü olduğu sonucuna varılabilmektedir. Bu sebeple, uygulamada karşılaşılabilecek problemleri engellemek bakımından, taşıma senedi düzenleme

---

<sup>636</sup> Bkz. yuk. § 5 VI B.

<sup>637</sup> Bkz. yuk. dn. 154.

<sup>638</sup> Bkz. yuk. § 11 V B.

yükümlüğünün sözleşme taraflarından hangisine ait olduğu açıkça belirtilmelidir<sup>639</sup>.

- **Y-TTK m. 874 f. 1:** Hükümde zıya karinesine ilişkin sürelerin başlangıcı, CMR m. 20 f. 1'e uygun olarak, taşıma süresinin kararlaştırılmış olup olmamasına göre ayrıca düzenlenmelidir. Bu sebeple hükümdeki "taşıma süresini" sözcükleri çıkartılarak; "Eşya" sözcüğünden sonra "taşıma süresi taraflarca kararlaştırılmış ise bu sürenin, süre kararlaştırılmayan hâllerde taşıyıcının eşyayı teslim almasını" sözcükleri eklenmelidir<sup>640</sup>.

- **Y-TTK m. 875 f. 3:** Hükümde, "zarar" şartı aranmaksızın, yalnızca teslim süresinin aşılması sebebiyle tazminat hakkı tanınması, CMR ve Borçlar Hukuku genel ilkelerine aykırıdır. Ayrıca, hükümde yer alan "meğerki, taşıyıcı her türlü özeni gösterdiğini ispat etmiş olsun." ibaresi, Y-TTK m. 876 ila m. 878 hükümleri yanında gereksiz bir düzenlemedir. Bu arada, sorumluluk hâllerini düzenleyen Y-TTK m. 875'e, sorumluluktan kurtulmaya ilişkin bu yönde bir düzenleme eklenmesi, sistematik açıdan da uygun olmamıştır. Bu sebeplerle, söz konusu hükmün CMR m. 17'ye uygun olarak madde metninden çıkartılması yerinde olacaktır<sup>641</sup>.

- **Y-TTK m. 878 f. 1(e):** Hükmün Gerekçe'sinde yer alan "853'üncü maddede verilen gerekçelere bakınız", ifadesindeki atıfta bulunulan "853'üncü madde", m. 862 f. 1 olarak anlaşılmalıdır<sup>642</sup>.

- **Y-TTK m. 878 f. 1(g):** Sorumluluktan kurtulmaya ilişkin özel sebepler arasında sayılan, ancak kaynak hüküm CMR m. 17 f. 4'te yer almayan bu düzenleme, Y-TTK m. 876 f. 1 uyarınca taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olay kapsamında değerlendirilecektir. Bu sebeple, gereksiz bir tekrardan ibaret bu düzenlemenin, CMR m. 17 f. 4'e uygun olarak madde metninden çıkartılması yerinde olacaktır<sup>643</sup>.

---

<sup>639</sup> Bkz. yuk. § 5 III B.

<sup>640</sup> Bkz. yuk. § 6 IV A 2.

<sup>641</sup> Bkz. yuk. § 9 II B.

<sup>642</sup> Bkz. yuk. § 10 III D 2.

<sup>643</sup> Bkz. yuk. § 6 III B 3.

- **Y-TTK m. 878 f. 2:** Hükümün ikinci cümlesinde yer alan “Birinci fıkranın a bendinde öngörülen” sözcüklerinden sonra “taşıma sırasında meydana gelen” sözcüklerinin eklenmesi, açıklayıcı ve uygun olacaktır<sup>644</sup>.

- **Y-TTK m. 876 ve m. 878:** Y-TTK’da, taşıyıcının sorumluluğu bakımından ispat yüküne ilişkin kurallara yer verilmemesi önemli bir eksikliktir. Bu sebeple, Dördüncü Kitap’ın İkinci Kısım’ında “II- Sorumluluktan kurtulma” başlığı altında düzenlenen bu hükümlerin ardından, ispat yükünü düzenleyen CMR m. 18’e benzer bir hükme yer verilmesi uygun olacaktır<sup>645</sup>.

- **Y-TTK m. 879 f. 1:** Hükümün başlığı, “III- Yardımcıların fiilleri” veya CMR m. 3’e uygun olarak “III- Yardımcılardan dolayı sorumluluk” şeklinde değiştirilmelidir. Aksi hâlde, başlıkta geçen “kusur” teriminin “fiil ve ihmali” karşılıdığı, dolayısıyla hükme göre taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için yardımcının kusurunun arandığı sonucuna varılabilecektir<sup>646</sup>.

- **Y-TTK m. 882 f. 2:** Hükümden sonra yer verilecek yeni bir fıkra ile taşıyıcının hasar sorumluluğunun, CMR m. 25 f. 2(a) ve f. 2(b)’ye uygun olarak, zıya hâlinde ödenecek tazminat ile sınırlandırılacak şekilde yeniden düzenlenmesi gerekir<sup>647</sup>.

- **Y-TTK m. 882 f. 4:** Hükümde yer alan “eşyanın taşıma amacıyla taşıyıcıya teslim edildiği” sözcüklerinin çıkartılarak, yerine “mahkeme kararının verildiği” sözcüklerinin eklenmesi, ÖÇH’nin milli paraya çevrilmesinde CMR m. 23 f. 7 c. 2 hükmüne uygun olacaktır<sup>648</sup>.

- **Y-TTK m. 883 f. 1:** Hükümün ikinci cümlesinde yer alan “fıkrasına göre saptanacak bedel ile orantılı olarak belirlenir.” sözcüklerinin çıkartılarak, “fıkrasında belirlenen orana göre karşılır.” sözcüklerinin eklenmesi açıklayıcı ve uygun olacaktır<sup>649</sup>.

---

<sup>644</sup> Bkz. yuk. § 10 III A 2.

<sup>645</sup> Bkz. yuk. § 10 II B.

<sup>646</sup> Bkz. yuk. § 8 IV B.

<sup>647</sup> Bkz. yuk. § 9 I B 2 b.

<sup>648</sup> Bkz. yuk. § 9 I B 1 b.

<sup>649</sup> Bkz. yuk. § 9 I B 3 b.

- **Y-TTK m. 889 f. 1:** Hükümde yer alan “en geç teslim” sözcüklerinden sonra “alma” sözcüğünün eklenmesi açıklayıcı ve uygun olacaktır<sup>650</sup>.
- **Y-TTK m. 889 f. 2:** Hükümde yer alan “tesliminden sonra” sözcükleri çıkartılarak, “teslim alınmasını izleyen” sözcüklerinin eklenmesi açıklayıcı ve uygun olacaktır<sup>651</sup>.
- **Y-TTK m. 889 f. 4:** CMR m. 30 f. 4 hükmüne uygun olarak, hükme “Bu maddede düzenlenen sürelerin hesabında, eşyanın teslim alındığı tarih ve kontrol tarihi dikkate alınmaz.” cümlesi eklenmelidir<sup>652</sup>.

---

<sup>650</sup> Bkz. yuk. dn. 613.

<sup>651</sup> Bkz. yuk. dn. 613.

<sup>652</sup> Bkz. yuk. § 11 IV B.