

**#YARGITAY KARARLARINA GÖRE CMR SÖZLEŞMESİNİN
UYGULANMA ESASLARI VE EŞYANIN TAŞINMASINDA
HASAR, ZIYA VE GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUK***
(ACCORDING TO SUPREME COURT DECISIONS, THE IMPLEMENTATION
PRINCIPLES OF THE CMR CONTRACT AND LIABILITY DERIVED FROM THE
DAMAGE, LOSS, AND DELAY IN THE TRANSPORTATION OF THE GOODS)

Doç. Dr./Assoc. Prof. Dr. Hacı KARA**

ÖZ

Eşya taşımacılığı, ekonomik malların ve tüketim ihtiyaçlarının karşılanabilmesi ile uluslararası ticaret bakımından yaygın olarak; karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu ile yapılmaktadır. İşsu taşımacılığı ise çok yaygın değildir. Buna karşın, nehirleri taşıyıcılığa uygun olan Almanya gibi bazı Avrupa ülkelerinde yaygındır.

Taşımacılık sektörünün uluslararası yönünün de bulunması, bu alanda çok sayıda ikili ve çok taraflı uluslararası sözleşmenin yapılmasını sağlamıştır. Yaygın kullanıma sahip sözleşmelerden biri de karayoluyla yapılan taşımalarla ilişkin olanıdır. Genellikle uluslararası taşımalarla ilgili sözleşmelerde, uluslararası sözleşme hükümleri uygulanmaktadır. Bu nedenle uluslararası sözleşmelerin tüm ülkelerde aynı şekilde uygulanabilmesi önemlidir. Sözleşmenin uygulandığı somut durumda, uygulama-

^H Hakem denetiminden geçmiştir.

* Bu makale 12.03.2021 tarihinde Yayinevimize ulaşmış olup, 05.04.2021 tarihinde birinci hakem; 17.05.2021 tarihinde ikinci hakem onayından geçmiştir.

** İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku ABD, hci.kara@medeniyet.edu.tr, ORCID ID: orcid.org/0000-0002-8255-6277.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar tarafından çıkar çatışması bildirilmemiştir.

Finansal Destek: Yazar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Bu makaleye atıf için; KARA, Hacı, “Yargıtay Kararlarına Göre CMR Sözleşmesinin Uygulanma Esasları ve Eşyanın Taşınmasında Hasar, Zıya ve Gecikmeden Doğan Sorumluluk”, REGESTA, Cilt: 6, Sayı: 1, 2021, s. 77-120.

nan sözleşmenin tüm hususları düzenlemesi söz konusu değildir. Bunlara cevap vermek yerel mahkemelerin görev alanına girdiğinden, çok sayıda milli mahkeme içtihatları oluşmuştur. Yerel mahkemeler, uyuşmazlığın çözümünde mümkün olduğunca sözleşmelerin uluslararası yorumuna sadık kalmaya çalışmaktadırlar. Taşıma hukuku konusunda Türk Ticaret Kanunu'nun taşımaya dair hükümleri, Karayolu Taşıma Kanunu ve ilgili mevzuat hükümleri uygulanır. Uluslararası taşıma sözleşmelerine ise ilgili uluslararası sözleşme hükümleri uygulanmaktadır.

Bu çalışmada, karayoluyla taşımaya dair CMR Sözleşmesinin uygulanması ve eşyanın hasarı, zıyai ve gecikmesi halinde taşıyıcının sorumluluğuna uygulanan hükümler incelenecektir. Konunun kapsamının çok geniş olması nedeniyle çalışmanın içeriği hasar ve zıyadan sorumluluk ve zararların tazmini ile sınırlı tutulmaya çalışılacak diğer konulara ise gerektiği ölçüde ve amaçla sınırlı olarak değinilecektir.

Anahtar Kelimeler: CMR Sözleşmesi, CMR Uygulama Şartları, Zıya-Hasar ve Gecikme Zararlarından Sorumluluk, Sınırlı Sorumluluk, Sorumluluk Sınırı.

ABSTRACT

Goods transportation, meeting economic goods and consumption needs, and in terms of international trade; it is carried out by road, rail, air and seaway. Inland water transport is not very common. In contrast, it is common in some European countries, such as Germany, whose rivers are suitable for carrier.

The international aspect of the transport sector has enabled many bilateral and multilateral international conventions to be signed in this field. One of the contracts with widespread use is the one related to road transport. Generally, the provisions of international conventions are applied in contracts related to international transport. For this reason, it is important that international conventions can be applied in the same way in all countries. In the concrete case where the contract is implemented, the applied contract does not regulate all matters. Since answering these falls within the jurisdiction of local courts, a large number of national court case law has arisen. Local courts try to stick to the international interpretation of the conventions as much as possible in the solution of the conflict. The provisions of the Turkish Commercial Code regarding

transportation, Road Transport Code and the provisions of the relevant legislation are applied to inland transportation. The relevant international contract provisions are applied to the international carriage contracts.

In this study, the implementation of the CMR Convention on road transport and the provisions applicable to the liability of the carrier in case of damage, loss and delay of the goods will be examined. Due to the wide scope of the subject, the content of the study will be limited to liability and compensation for damages, and other issues will be addressed to the extent and purpose.

Keywords: *CMR Contract, CMR Application Conditions, Liability for Loss-Damage and Delay, Limited Liability, Limit of Liability.*

I. GİRİŞ

Taşıma işleri, Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) 4. Kitabında, 850 ilâ 930. maddeler arasında düzenlenmiştir¹. Denizyolu, demiryolu ve havayoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin milli mevzuatımızda yer alan özel hükümler saklıdır². Ulusal sınırlar içerisinde yapılan veya bir uluslararası taşıma sözleşmesi kapsamında sayılmayan taşımalar hakkında, TTK hükümleri uygulanır³.

AB taşıyıcılık politikaların uyumlaştırılması çalışmaları ayrıca yürütülmekte ve milli mevzuat uyumlaştırılmaktadır⁴. Taşıyıcılık politikası-

¹ Birinci Kısım: Genel hükümler (850-855), İkinci Kısım: Eşya taşıma (856-893), Üçüncü Kısım: Taşınma eşyası taşınması (894-901), Dördüncü Kısım: Değişik tür araçlarla taşınma (902-905), Beşinci Kısım: Yolcu taşıma (906-916) ve Altıncı Kısım: Taşıma işleri komisyoncusu (917-930).

² Burak Adıgüzel, Taşıma Hukuku (3rd edn, Seçkin Yayınevi 2020) 10; Mertol Can, '4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukukî Esaslar', (2005) 9(1-2) Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi <http://webftp.gazi.edu.tr/hukuk/dergi/9_2.pdf> Erişim Tarihi 18 Mart 2021.

³ TTK m. 850/1: Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir. Eşya her türlü yükü de kapsar.

⁴ AB Komisyon 2001 yılında bir Beyaz Kitap yayımlamış ve Ortak Taşıyıcılık Politikası için 10 yıllık bir perspektif oluşturulmuştur. Farklı taşıyıcılık türleri arasında denge oluşturulması, birbirleri ile bağlantılarının sağlanması, darboğazların aşılması gibi konularda politika önerileri ortaya konulmuş, kaynak sorunlarına değinilmiştir. Ha-

nın merkezinde “kullanıcı” olduğundan ve sektörün sürdürülebilirliğinden hareketle, çeşitli alt sektörler için getirilen yeni düzenlemelerle; yol emniyeti, kullanıcı hakları, sektörün sosyal boyutu ve çalışma koşulları, çevreye olumsuz etkilerini azaltılması geliştirilmiş, güçlendirilmiş ve bu çerçevede uygulanacak ortak, yeknesak ve zorunlu mevzuat benimsenmiştir⁵.

Uluslararası nitelikteki eşya taşımaları hakkında, Türkçeye “Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR)”⁶ şeklinde resmi olarak tercüme edilen “*Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route*” uluslararası sözleşmesi uygulanır⁷. Sözleşmenin İngilizce adı “*Convention on the Contract for the international carriage of the Goods by Road*” olup, Fransızca ve İngilizce metinler eşdeğer metinler olarak kabul edilir⁸.

vacılık sektöründe emniyet ile ilgili ortak, yeknesak ve zorunlu mevzuat benimsenmiştir. Deniz, hava ve demiryolu taşıyıcılığı alanlarında emniyet ajansları oluşturulmuş, yolcu hakları geliştirilmiş, taşıyıcılık politikasının sosyal boyutu güçlendirilmiş ve çalışma koşulları düzenlenmiştir. 2011 yılında yayımlanan Tek Avrupa Taşıyıcılık Sahası İçin Yol Hartası isimli Beyaz Kitap ise, AB Taşıyıcılık Sisteminin 2050 yılına kadar sürdürülebilir bir sistem haline getirilmesini amaçlayan öneriler ortaya koymaktadır. ‘Commission of the European, European transport policy for 2010: time to decide, White Paper’ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf> Erişim tarihi 05 March 2021; ‘European Commission, White Paper, Roadmap to a Single European Transport Area Towards a competitive and resource efficient transport system’ <<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>> Erişim tarihi 05 March 2021.

⁵ ‘Avrupa Birliği’nin Taşıyıcılık Politikası’ < https://www.ab.gov.tr/fasil-14-tasimacilik-politikasi_79.html> Erişim tarihi 05 Ocak 2021.

⁶ ‘Status of the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)’ <https://web.archive.org/web/20110909061337/http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&lang=en> Erişim tarihi 01 March 2021; Ayrıca bkz. RG 04.01.1995/22161.

⁷ Adıgüzel (n 2) 15; ‘Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)’ <<https://www.jus.uio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956/doc.html>> Erişim tarihi 01 March 2021.

⁸ CMR Sözleşmesi m. 51: “...İngilizce ve Fransızca dillerinde tek bir nüsha olarak ve her metin eşit derecede geçerli olmak üzere düzenlenmiştir.” 1978 tarihli James Buchanan & Co. v. Babco Forwarding & Shipping davasında mahkeme, eğer CMR’nin uygulanmasında İngilizce metninde belirsizlik meydana gelirse destekleyici olarak

Doktrin ve uygulamada Sözleşmeyi ifade etmek üzere Fransızca metnindeki Sözleşme için, “eşya ve kara yolu” kelimelerinin baş harfleri kısaltılmak suretiyle “CMR Sözleşmesi (Konvansiyonu)”⁹ adı kullanılmaktadır¹⁰. Sözleşmede 05.07.1978 tarihli Protokolle değişiklik yapılmış, bu Protokol 28.12.1980 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye 02.08.1985 tarihinde Protokole taraf olmuştur. En son Protokol’de 20.02.2008 tarihinde değişiklik yapılmıştır. Bu değişiklik Protokolü 31.01.2018 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Devleti hakkında yürürlüğe girmiştir¹¹.

CMR Sözleşmesinin, hukuki birliği sağlayacak bir Sözleşme olması özelliği dikkate alınarak, Sözleşmenin tüm ülkelerde uygulanacak şekilde yorumlanması gerekir. Sözleşmenin yorumlanmasında, tarafların CMR Sözleşmesi hükümlerine verdikleri anlam değil, CMR Sözleşmesi

Fransızca metnine bakılmalıdır. Fransızca metin Sözleşmenin amacı bakımından; harici delil, hazırlık çalışması (travaux préparatoires) ve yorumlar (commentaries) olarak kullanılabilir demiştir. Malcolm A. Clarke, *International Carriage of Goods By Road: CMR* (3rd edn, Sweet&Maxwell 1997) 20.

⁹ CMR Sözleşmesi (Konvansiyonu) tarihçesi için bkz. Sümeire Akburak, Taşıyıcının Sorumluluğu Alanında CMR’nin 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na İktibas, (Yayınlanmamış YL Tezi, İstanbul Bilgi Üniversitesi, 2011) 2ff <<https://core.ac.uk/download/pdf/51099921.pdf>> Erişim tarihi 05 Mart 2021.

¹⁰ Clarke (n 8) 3, 1952 yılında C.E.E. (Comission Economique pour L’Europe)’nin kurduğu bir çalışma grubu, üç kişilik bir uzmanlar komisyonunu, karayoluyla uluslararası sahada eşya taşıyıcılığından kaynaklanan sorumluluk konusundaki ön tasarımı hazırlamakla görevlendirmiştir. Sözleşme 1953 yılında hazırlanmış ve çeşitli devlet temsilcilerinin katıldığı toplantılarda tamamlanarak son şekli verilmiştir. Cenevre’de dokuz Avrupa Ülkesi; Avusturya, Belçika, Fransa, Almanya, Lüksemburg, Hollanda, Polonya, İsveç, İsviçre ve Yugoslavya tarafından imzalanan CMR Sözleşmesi, 19.05.1956 tarihli. Avusturya, Fransa, İtalya, Hollanda ve Yugoslavya olmak üzere 5 devletin daha onay belgelerini tevdi etmeleri ile 02 Temmuz 1961 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 55 Ülke taraftır. Mehmet Kahya, ‘Taşıyıcının Mali Sorumluluğu ve C.M.R. Sigortaları’ 39 Reasürör <http://www.millire.com/dergi/SAYI_39.pdf> Erişim tarihi 03 Mart 2021.

¹¹ Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR) ile Bu Sözleşmeye Ek Protokole Katılmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun, Kanun Numarası: 3939, Kabul tarihi 07.12.1993, RG 14.12.1993/21788; Sözleşmede 05.07.1978 tarihli protokolle değişiklik yapılmış ve bu değişiklik 05.01.2001 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Protokole 02.12.1994 tarih ve 94/6322 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı (RG 04.01.1995/22161) ile katılmamız uygun bulunmuştur; Bu Protokolde 20.02.2008 tarihinde tekrar değişiklik yapılmış; Türkiye bu Protokolü de 17.07.2017 tarih ve 2017/10619 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kabul etmiştir RG 22.08.2017/30162.

metnindeki hükümlerin anlamı araştırılmalıdır¹². Uluslararası sözleşmelerin akdedilmesine dair 1969 tarihli “Vienna Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi (Vienna Convention on the Law of Treaties)”, uluslararası sözleşmelerin olağan anlamlarının belirlenmesinde iyi niyetin (*good faith*) ölçü alınmasını düzenlemiştir¹³.

CMR Sözleşmesi kapsamına giren taşımalarda TTK’nın taşımaya ilişkin hükümleri değil, Sözleşme hükümlerinin uygulanacağını belirtmiştik¹⁴. Bu konuda verilen 2003 tarihli Yargıtay kararında¹⁵:

“Japonya’da ithal edilen ve Mersin Limanı’na getirilen 3 adet bobin makinasının, davacıya ait Adana’da bulunan fabrikaya, davalının tırları ile taşınması esnasında, sürücü U dönüşü yasağını ihlal etmiş ve dönüş yaptığı esnada bobin makinaları araçtan düşürerek hasarlanmış, hasar bedelinin bir bölümü taşıyıcının sigortacısından tahsil edilmiştir. Kalan hasar bedeli ve kâr mahrumiyetinin davalıdan tahsili talep ve dava edilmiştir. Kısa adı CMR Sözleşmesi olan ve ülkemizin de 1995 yılında taraf olduğu ve Anayasa’nın 90/5 maddesi hükmüne göre kanun hükmünde bulunan Eşyaların Karayolunda Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi’nin kanun olarak uygulanabilmesi için gerekli şartlardan birisi de eşyanın teslim edildiği yer ile bunların gönderildiği yerin iki ayrı devlet sınırları içerisinde bulunması ve devletlerden en az birisinin de, CMR Sözleşmesi’ne taraf olması gerekir. Bu itibarla bir yurtiçi taşımada CMR Sözleşmesi hükümleri bir kanun hükmü olarak uygulanamaz ise de, dava konusu olayda olduğu gibi CMR Sözleşmesi hükümlerinin yurtiçi bir taşımada da uygulanmasının sözleşme olarak taraflarca kabul edilmesi mümkündür. Ancak, bu halde CMR Sözleşmesi hükümleri sadece sözleşme hükmü olarak hüküm ifade edeceğinden, bu sözleşme hükümleri TTK’nın taşımaya ilişkin emredici hükümlerine aykırı olmamak kaydıyla geçerli olabilecektir. TTK’nın emredici mahiyette bulunan 766 ncı maddesiyle taşıyıcının mesuliyetinin önceden hafifletilmesi veya

¹² ibid 5-6

¹³ ibid 13

¹⁴ Eğer bir dava 1. maddede ifade edilen CMR sözleşmesi kapsamına girerse mahkeme iç hukuk kurallarını değil uluslararası sözleşme hükümlerini uygular. ibid 20

¹⁵ Yargıtay 11 HD, 13744/12152, 26.12.2003. Yargıtay 11 HD, 13676/521, 22.1.2007. Yargıtay 11 HD, 2054/4389, 01.04.2008 ve Yargıtay 11 HD, 8877/890, 05.02.2002 <www.kazanci.com> Erişim tarihi 01 Mart 2021

kaldırılması neticesini doğuran bütün kayıt ve şartlar hükümsüz olacağından, dava konusu olay bakımından taşıyıcının sorumluluğunu sınırlayan CMR Sözleşmesi hükümleri geçerli olmayacaktır. Ayrıca aynı olayla ilgili olarak daha önce davacının taşıma sigortacısı tarafından taşıyıcılar aleyhine açılan sigorta rücu davasında tazminat, bu husus nazara alınarak, TTK'nın 785'nci maddesi uyarınca saptanmıştır. Bu itibarla, dava konusu edilen her iki tazminat kalemi açısından da TTK'nın 785 ve 786/3 ncü maddeleri hükümleri uyarınca uygulama yapılmak gerekir. Yerel mahkeme kararının yukarıda açıklanan değişik gerekçe ile davalı yararına bozulmasına karar verilmiştir”

denilerek Sözleşme ile TTK hükümlerinin uygulanması arasındaki ilişki açıklanmıştır¹⁶.

CMR ile TTK hükümleri arasında çatışma bulunması halinde ise hangi hükümlerin uygulanacağı sorununda Yargıtay, uluslararası taşımalar için uygulanan, daha sonra yürürlüğe giren ve bir iç hukuk kuralı haline gelen CMR'nin öncelikli olarak uygulanması gerektiği görüşündedir¹⁷. Taşıma sözleşmesi CMR Sözleşmesinin kapsamına girmese bile, taraflar aralarındaki ihtilafa CMR Sözleşmesine atıf yoluyla (*incorporation*), CMR hükümlerinin uygulanmasını kararlaştırabilirler¹⁸.

¹⁶ Aynı yöndeki Yargıtay 11 HD, 14394/8998, 28.09.2004 sayılı kararına göre: “Taşımaya ilişkin hamule senedinde CMR Sözleşmesi kaydı bulunduğu gibi, taşımanın varış yeri ülkesi olan Türkiye'nin Konvansiyona dâhil bir ülke olması nedeniyle dava konusu taşımada CMR Sözleşmesi hükümlerinin uygulanması gerekmektedir. Buna göre taşıyıcı, malları teslim aldığı andan teslim edilmeye kadar tamamen veya kısmen kaybindan ve vuku bulacak hasardan sorumludur. Mahkemece, CMR Sözleşmesi'nin 23. maddesi hükmüne uygun olarak yapılacak tazminat hesabının ehil bilirkişilerden denetime olanak verecek şekilde rapor alınarak karar verilmesi gerekirken, bundan kaçınılması da bozmayı gerektirmiştir.” <www.kazanci.com> Erişim tarihi 01 Mart 2021

¹⁷ Yargıtay 11 HD, 13676/521, 22.1.2007; Yargıtay 11 HD, 2054/4389, 01.04.2008; Yargıtay 11 HD, 3754/5313, 29.04.2008; Yargıtay 11 HD, 4567/5698, 23.07.2008; Yargıtay 11 HD, 14540/2014, 18.04.2007; Yargıtay 11 HD, 2980/5842, 26.04.2007; Yargıtay 11 HD, 4473/1154, 14.02.2005; Yargıtay 11 HD, 8606/5292, 18.05.2005; Yargıtay 11 HD, 11251/9340, 06.10.2005; Yargıtay 11 HD, 6046/8539, 04.06.2007. Tuğba Çiftçi, CMR Sigortasında Himaye (Yayımlanmamış YL Tezi, Ankara Üniversitesi, 2009) 6 <<http://earsiv.ebyu.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/20.500.12432/2685/CMR%20Sigortas%C4%B1nda%20Himaye.pdf?sequence=1&isAllowed=y>> Erişim tarihi 20 Aralık 2021

¹⁸ ibid 20

II. SÖZLEŞMENİN UYGULANABİLME ŞARTLARI

Uygulanabilmesi için gerekli şartlar, Sözleşmenin 1/1'inci maddesinde gösterilmiştir. Buna göre; “ taraflar arasında bir taşıma sözleşmesi bulunması, bu sözleşmenin bir ücret karşılığında yapılması, taşımanın, taşıt ile karayolunda gerçekleştirilmesi, teslim yeri ile tesellüm yerinin iki ayrı ülke sınırları içinde olması ve bu ülkelerden en az birinin CMR’ye taraf olması” gerekmektedir¹⁹. Taşıma sözleşmesinde ve belgelerde CMR ibaresi olmasa bile bu şartları içeren taşıma sözleşmelerinden çıkan uyumsuzluklarda CMR hükümleri uygulanacaktır²⁰.

A. Taşıma Sözleşmesi Bulunmalı ve Bu Taşıma Ücretli Yapılmalıdır

CMR Sözleşmesinin uygulanabilmesi için ilk şart karayolunda ücret karşılığında eşya taşınmasını öngören bir sözleşmenin yapılmış olması gerekir. Hatır taşımaları CMR Sözleşmesi kapsamı dışında bırakılmıştır. Taşıma işi karşılığında ödenecek ücretin mutlaka bir miktar para olması gerekmez, para ile ifade edilebilir bir başka menfaatin sağlanmış olması da yeterlidir.

Taşıma sözleşmesi, taşıyıcı ve gönderenin iradelerinin birleşmesi ile akdedilir. Ayrıca taşınacak eşyanın teslimine gerek bulunmamaktadır. Buna ilaveten bir taşıma senedinin düzenlenmemiş olması ya da bu belgede bulunması gereken bilgilerin (CMR m. 6) eksikliği, taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemez. Taşıma senedi, taraflar arasında bir taşıma sözleşmesi yapıldığını, bu sözleşmenin şartlarını ve malların taşıyıcı tarafından teslim alındığını, aksi sabit oluncaya kadar ispatlayan bir belgedir (CMR m. 9). CMR 1/5 maddesi, akit taraflara, taraflardan iki tanesinin veya daha fazlasının aralarında yaptıkları özel sözleşme hükümlerine dayanarak, sadece ilgili devlet sınırları içerisinde geçerli olmak üzere

¹⁹ Milos Poliak, Jana Tomicova, Kelvin Cheu, Gabriel Fedorko and Adela Poliakova, ‘The Impact of the CMR Protocol on Carrier Competitiveness, Journal of Competitiveness’ (2019) 11(4), <<https://www.cjournal.cz/files/350.pdf>> Erişim tarihi 18 Kasım 2020.

²⁰ Yargıtay 11 HD, 825/3429, 30.4.1999 <www.kazanci.com> Erişim tarihi 01 Mart 2021.

malları temsil eden senede (irsaliye notuna) ruhsat alınabilmesi için şartlarda değişiklik yapılmasına izin vermiştir²¹.

Gönderenin komisyoncu (*freight forwarder*) olduğu hallerde ise ortada bir taşıma sözleşmesi olmadığından, CMR hükümleri tatbik edilemez. Ancak, CMR’de taşıyıcının tanımı yapılmamış bulunduğundan komisyonculuk sözleşmesine uygulanacak hukuk bakımından komisyoncunun taşıyıcı sayıldığı hallerde (TTK m. 921/1, m. 926) müvekkil ile komisyoncu arasındaki ilişki CMR’ye tâbidir²².

B. Taşıma İki Farklı Akit Ülke Arasında Yapılmalıdır

Sözleşmeye göre taşıma iki farklı ülke arasında yapılmalıdır. Teslim alma yeri ile teslim etme yerinin sadece iki farklı ülke olması CMR’nin uygulanması için yeterli değildir; ayrıca bu yükün taşıyıcı tarafından teslim alınacağı veya taşıyıcının yükü teslim edeceği yerden, en az birinin CMR Sözleşmesi’ne taraf akit bir devletin sınırları içerisinde bulunması gerekmektedir. Sözleşmenin bir tarafının akit ülke olması yeterli olduğu için, diğer taraf akit ülke olmasa da taşıma sözleşmesine CMR uygulanabilecektir. CMR, uygulama alanına giren bir taşımanın devlet ya da kamu kurum veya kuruluşları tarafından yapıldığı durumlarda da uygulanır (CMR m. 1/3)²³. Sözleşmenin uygulanmasında tarafların ikametgâhı ve milliyetine bakılmaz. Taşımanın tek bir devletin sınırları içinde yarıda kalması durumunda dahi, CMR Sözleşmesi uygulanır. Zira fiilî teslim yerleri değil, taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan teslim yerleri CMR Sözleşmesi’nin uygulama alanını belirler.

Buna karşı, örneğin eşya İtalya’ya kadar deniz yoluyla (*Lift On-Lift Off (LO-LO) Ship*) araçsız olarak taşınmış ve İtalya dâhilinde yani eşyanın gemiden boşaltılmasından itibaren son varış noktasına kadar karayolu ile götürülmüş ise yapılan taşımaya CMR Sözleşmesi uygulanmaz. Zira denizyolu ve karayolu etabı birlikte olmasına rağmen araç mallarla gitmemiştir. Araçla birlikte yani bir Ro-Ro taşıması yoktur. Karayolu taşıması ise İtalya içerisinde yapılmıştır²⁴.

²¹ CMR Sözleşmesine taraf olan devletler arasında bugüne kadar bu konuda böyle bir anlaşma yapılmamıştır. Kahya (n 10) 9

²² ibid 10

²³ Çiftçi (n 17) 15

²⁴ ibid 21; Ro-Ro (Roll On-Roll Off) taşımacılık ise lojistik araçlarının gemiler aracılığı ile bir yerden başka bir yere taşınmasını ifade eder. Bu yükleri taşıyan gemiler Ro-Ro

1982 tarihli Anayasamızın 90/5 maddesinde “Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz” hükmü yer almaktadır. Hatta bazı düzenlemelerde milletlerarası anlaşmaların öncelikle, uygulanacağı belirtilmiştir (mülga 556 sayılı KHK. m. 4)²⁵. Buna göre yükleme veya boşaltma yeri Türkiye sınırları içinde bulunan taşımalara CMR Sözleşmesi uygulanır.

Yargıtay’ın bir kararında:

“Davacının ürettiği kum midyelerini, yan kuruluşu olan D... Dış Tic. A.Ş. adı ile İtalya’ya ihraç ettiğini, taşıma için A... A.Ş. ile anlaştıklarını, kamyon ve sürücülerin aslında kendisine ait olduğunu, ancak yasa gereği A... A.Ş. ye kiraladığını, CMR Sözleşmesi sorumluluk sigortası bakımından yapılan yazışmaların ve prim ödemelerinin kendisince gerçekleştirilerek A... A.Ş. adına davalı ile yapıldığını, ancak aracın devrilmesinden sonra oluşan hasardan doğan sigorta tazminatının ödenmediğini ileri sürerek, 27.225,00 ABD Dolarının faiziyle birlikte davalıdan tahsil edilmesini talep ve dava etmiştir. Dava konusu uluslararası karayoluyla taşıma sırasında oluşan hasarın CMR Sözleşmesi sorumluluk sigortacısından tahsili talebine ilişkindir. Olaydaki gerçek taşıyıcının D... A.Ş. olduğu, dava dışı A... ile Ö... A.Ş. arasındaki anlaşmanın gerçek anlamda bir taşıma anlaşması olmadığı, bu anlaşmanın A... A.Ş. ’nin TIR karnelerinden yararlanmak amacıyla yapıldığı, bu nedenle de usulen A... A.Ş. ’nin sigorta ettiren olarak gösterildiği anlaşılmaktadır. Dava dışı A... A.Ş. sigortacıya karşı başvurma hakkını Ö... A.Ş. ’ye usulünce temlik etmiştir. Bu durumda gönderen sıfatını taşıyan D... A.Ş. zarardan dolayı yaptığı ödeme nispetinde ve CMR m. 23. Kapsamıyla sınırlı olarak zararın tazminini CMR Sözleşmesi sigortacısından isteyebilecektir”²⁶ denilmiştir. Yargıtay’ın verdiği diğer bir kararda ise:

“Davaya konu taşıma CMR kapsamında bulunduğundan olayda CMR hükümlerinin uygulanması zorunludur. Somut davada, taşımaya

gemisi olarak adlandırılırken bu taşımacılık türüne de Ro-Ro taşımacılığı adı verilmektedir.

²⁵ 556 sayılı Markaların Korunması Hakkında KHK, Kanun Numarası: 6769, Kabul tarihi: 12.12.2016, RG 10.01.2017/29944 yayımlanan “Sınai Mülkiyet Kanunu”nun 191/3 maddesi ile yürürlükten kaldırılmıştır.

²⁶ Yargıtay 11 HD, 8336/173, 15.01.2002 <www.kazanci.com> Erişim tarihi 01 Mart 2021.

konu penye ipliğinin aracın devrilmesi sonucu tamamen hasarlandığı belirlenmiş olmasına göre taşıyıcının sorumluluğunun anılan Sözleşme'nin 25/2-a maddesinin yaptığı atıf uyarınca 23. maddedeki esaslara göre belirlenmesi, taşıyıcının ödeyeceği tazminatın eksik brüt ağırlığın kilogramı başına 8.33 hesap birimini aşamayacağının dikkate alınması ve eksik brüt ağırlığa göre yapılacak hesaplama sonucu bulunan miktar ile taşıma nedeniyle yapılan diğer masraflar toplamının taşıyıcıların azami olarak sorumlu tutulabilecekleri tazminat miktarını oluşturacağı'nın kabulü ile hesaplanan miktarın taşıyıcıların azami olarak sorumlu tutulabilecekleri bu miktarı aşıp aşmadığının belirlenmesi gerekirken hükme esas alınan raporda anılan yön değerlendirilmemiştir. Bu itibarla, hesaplanan zarar bedelinin CMR uyarınca taşıyıcıların azami olarak sorumlu tutulabilecekleri tazminat miktarını aşıp aşmadığının belirlenmesi gerekirken anılan yön üzerinde durulmadan eksik incelemeye dayalı olarak hüküm tesisi doğru görülmemiş, kararın temyiz eden davalılar yararına bozulması gerekir” denilerek uluslararası bir Sözleşme olan CMR'nin uygulanması doğru bir şekilde ifade edilmiştir²⁷.

C. Taşımada Karayolu Aracı Kullanılmalıdır

CMR Sözleşmesi'nin uygulama alanı bakımından, taşımada kullanılacak araç; motorlu araç, bağlı araç (dizi halinde taşıtlar), römork²⁸ veya yarı römork²⁹ niteliğinde bulunmalıdır³⁰. Aracın römork veya yarı römorktan oluşması durumunda, bunu çeken vasıtanın da motorlu araç³¹ olması gerektiği kabul edilmelidir.

²⁷ Yargıtay 11 HD, 14441/3246, 22.02.2007 <www.kazanci.com> Erişim tarihi 01 Mart 2021.

²⁸ 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu (KTK) m. 3: Römork, motorlu araçla çekilen insan veya yük taşımak için imal edilmiş motorsuz taşıttır.

²⁹ KTK m. 3: Yarı römork bir kısmı motorlu taşıt veya araç üzerine oturan, taşıdığı yükün ve kendi ağırlığının bir kısmı motorlu araç tarafından taşınan römorktur.

³⁰ ‘19 Eylül 1949 tarihinde Cenevre’de akdolan “Karayolları Trafik Sözleşmesi”nin 4'üncü maddesinde tanımlandığı gibi’. Sözleşme’ için bkz. <<https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d10/c004/tbmm10004034ss0096.pdf>> Erişim tarihi 14 Nisan 2021.

³¹ KTK m. 3: Taşıt, karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan araçlardır. Bunlardan makine gücü ile yürütülenlere "motorlu taşıt" insan ve hayvan gücü ile yürütülenlere "motorsuz taşıt" denir.

D. Taşıma Karayoluyla Yapılmalıdır

Taşımanın karayolunda yapılması gerekir. Karayolu; trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır³². Yükün, taşındığı araçtan ayrılmaksızın; deniz, demiryolu, nehir, kanal veya hava yoluyla taşınmasına devam edilmesi durumunda dahi CMR Sözleşmesi, taşımanın bütününe uygulanır (Örneğin, Ro-Ro gemileriyle yapılan deniz taşımacılığı)³³. Taşıma, karayolu dışında başka bir ortamda

³² KTK m. 3

³³ İstanbul 12 BAM, 563/63, 31.01.2018: Davalı vekili, davada görevli ve yetkili mahkemenin Deniz Ticareti davalarına bakmakla görevli İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi olduğunu, müvekkiline kara taşımacılığı hizmeti verilmediğini, tarafların ürünlerin karayolu ile üstü tente ile kapalı tırla taşınması konusunda anlaşmalarına rağmen, davacı yanın bu anlaşmaya aykırı davrandığını, müvekkili tarafından karşı yanın denizyolu taşımacılığı yapacağına ilişkin sonradan bir onayın mevcut olmadığını, ortada mevcut bir kara taşımacılığı olmadığından taraflar arasındaki hükümlerin de CMR konvansiyonuna tabi olmasının düşünülemeyeceğini, müvekkilinin, davacının sözleşmeye aykırı tutumu nedeniyle zarara uğradığını, müvekkilinin taşımanın kara yoluyla gerçekleşeceği inancıyla sözleşme bedelini 3.200,- Euro (€) olarak tayin etse de, taşımanın vaat olunan şartlarda gerçekleşmediğini hükmün kaldırılarak davanın reddine karar verilmesini talep etmiştir. Davacı taşımanın bir kısmının Ro-Ro taşımacılığı kullanılarak yapıldığını bu nedenle deniz taşıması olduğunu ileri sürmekte ise de, taşımanın yapıldığı kara aracının bir süre deniz vasıtasıyla taşınması CMR gereği “yolun bir kısmında yük boşaltılmadan taşınması halinde CMR’nin taşımanın tümü için uygulanacağı” düzenlemesi ve 28.03.2016 tarihli CMR belgesi de göz önüne alındığında taşımanın bir bütün olarak CMR hükümlerine tabi olduğu gözetildiğinde göreve ilişkin istinaf yerinde değildir. Davalı esasen taşımanın yapıldığını kabul etmektedir. Davalı taşımanın sözleşmeye uygun yapılmadığını, bu nedenle zarara uğradığını, taşıma şeklinin değişmesiyle yazılı olmayan bir navlun sözleşmesi bulunduğunu, taşımanın karayoluyla gerçekleştirileceği inancıyla navlunun 3.200,00 € tayin edildiğini fakat kısmen deniz yoluyla gerçekleştirilmesi nedeniyle 2.800- € olarak kendilerince taahhüt edildiğini kabul etmekte olup, taşımayı fiilen gerçekleştiren Çobantur firmasının da 3. Şahıs olarak dosyaya verdiği beyan dilekçesi ve evraktan da bu durum anlaşılmaktadır. Davalının navlun bedelinde indirim yapıldığı, yahut sözleşmenin gereği gibi ifa edilmediği (kusurlu ifa yahut gecikmiş ifa) yönündeki savunmasına yönelik bir tespit, ihbar ve ispat vasıtası olmadığı- sunulmadığı, (CMR sözleşmesinin 30. maddesi uyarınca taşıyıcıya uygun bildirimlerin yapılmadığı- bu yönde bir ispat aracının olmadığı) sözleşmenin ifasından sonra sözleşmenin feshedildiği savunmasının da aynı şekilde ispat vasıtasının bulunmadığı gibi, salt böyle bir savunmanın da yerine getirilmiş ifanın bedelini ödeme yükümlülüğünden de kurtarmayacağı, davacı tarafından dosyaya sunulan 29.03.2016 tarih ve 68079 no.lu 3.200- € bedelli fatura da gözetildiğinde; hükmün dosya kapsamı delillere uygun ol-

kısmen gerçekleştirilse dahi yük bulunduğu araçtan ayrılmadığı sürece CMR Sözleşmesi uygulanır. Eşya, Türkiye’den, Almanya’ya karayolu ile taşınmış ve ardından İngiltere’ye araçsız olarak, deniz yoluyla taşınmışsa; CMR, Türkiye ve Almanya arasındaki ilk karayolu aşamasına uygulanır³⁴.

Eğer diğer taşıtlarla yapılan taşımalar esnasında ortaya çıkan kayıp, hasar veya gecikmelerin, karayolu taşıyıcısının bir fiil veya ihmali sonucunda değil de, yüklerin diğer taşıtlarda taşınması sırasında ve bu taşınma nedeniyle oluştuğu kanıtlanırsa, karayolu taşıyıcısının sorumluluğu CMR Sözleşmesi’ne göre belirlenmez. Bu durumda söz konusu gemi, tren gibi diğer taşıtlar ile yükün taşınması için yasal şartlara uygun olarak söz konusu taşıyan ile gönderen arasında bir sözleşme yapılmış ve o sözleşmeye konulması gelenekleşmiş hükümler konulmuş sayılır ve sorumluluk da bu hükümlere göre belirlenir. Bununla birlikte, böyle bir öngörülen koşul yoksa karayolu taşıyıcısının sorumluluğu CMR Sözleşmesi’ne göre belirlenir.

Buna karşılık, karma taşımalar hakkında bu Sözleşme hükümleri uygulanmaz. Bir diğer deyişle, yük başka araçlara aktarılmış ve taşımaya bu suretle devam edilmişse bu durumda CMR Sözleşmesi uygulanmaz. Eğer, karayolu taşıyıcısı diğer taşıtlar ile de taşıma yapıyorsa, karayolu ve diğer taşıtlar ile taşıma yapan kimse, iki ayrı kişi gibi işlem görür. Sorumluluğu CMR’de açıklanan esaslara göre belirlenir.

E. Eşya Taşınması Gerekir

CMR Sözleşmesi’ne tâbi bir taşıma sözleşmesinin konusu ancak eşya (yük) olabilir. CMR Sözleşmesi’nde eşya tanımlanmış değildir. Tanımı, her ülkenin kendi milli mevzuatına göre yapılır. Genel olarak eşya, türlü amaçlarla kullanılan, insan yapısı, taşınabilir cansız nesneler yani mal, ticari emtia ve taşıma sözleşmesi ile taşıyanın taşımayı üstlendiği her türlü şeydir³⁵.

duğu, delillerin takdirinde isabetsizlik olmadığı sonucuna varılmakla istinaf başvurusunun esasın reddine karar verilmiştir. <www.legalbank.net> Erişim tarihi 03 Mart 2021.

³⁴ ibid 36

³⁵ ‘TDK Sözlükleri’ <<https://sozluk.gov.tr/>> Erişim tarihi 03 Nisan 2020.

III. CMR SÖZLEŞMESİ UYGULANMAYACAK TAŞIMALAR

A. Cenaze Taşımaları

Cenaze niteliğine sahip insan cesetlerinin ve ölü hayvan taşınmasına CMR kuralları uygulanmaz. Bu taşımaların olağan ticarî taşımalar olmaması, bunların diğer yükler gibi ekonomik değerinin bulunmaması - manevi değerinin yüksek olması- sebebiyle sözleşme kapsamı dışında tutulmuştur³⁶. Doğal olarak, cenazeyle birlikte taşınacak tabut gibi eşyalar, ticari sevk eşyası olarak bu istisna kapsamında değerlendirilir³⁷. Diğer yandan, cenaze niteliğinde bulunmayan cesetlerin, örneğin tıbbî amaçlı kullanılacak insan ve hayvan kadavralarının taşınmasına ise CMR uygulanır.

B. Ev Eşyası Taşınması

Mobilyaların taşınması ile ilgili bir sözleşme yapılmamıştır ve günümüzde, diğer türden ürünler gibi, genellikle konteynerlerde taşınan mobilyaların özel işlemler gerektirip gerektirmediğinden şüphe duyulabilir³⁸. CMR Sözleşmesi'nde sözü edilen ev eşyası (*furniture*) kavramından ev, büro gibi yerlerde kullanılan eşyaların, işlevsel devamlılığı sağlayacak şekilde yani aynı amaçla kullanılmak üzere başka yere taşınması anlaşılmalıdır. Bunlar kullanılmış eşya olabileceği gibi aynı işlevle kullanılmak üzere alınan yeni ev eşyaları da olabilir. **Örneğin**, tayini çıkan bir diplomatın evinde kullandığı veya kullanmak üzere yeni aldığı ev eşyalarını Türkiye'ye taşıması durumunda, akdedeceği taşıma sözleşmesi

³⁶ 26 Ekim 1973 tarihinde Strazburg'da imzalanan "Cenazelerin Nakli Anlaşması (CNA), Agreement on the Transfer of Corpses" in onaylanması Kanun (Kanun adı, Cenazelerin Nakli Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun, Kanunun Numarası 1887, Kanun Kabul Tarihi 17.4.1975, RG 4.5.1975/15226) ile uygun bulunmuştur. Onaylanması uygun bulunan Cenazelerin Nakli Anlaşması; Dışişleri Bakanlığı'nın 20.5.1975 günlü ve ASGM (ASKD)-702.478/543 sayılı yazısı üzerine, 31.5.1963 günlü ve 244 sayılı Kanunun 3. ve 5. maddelerine göre, Bakanlar Kurulu'na 03.06.1975 tarihinde 7/10100 S. Kararla kararlaştırılmıştır (RG 6.8.1975/15318). Anlaşma bakımından cenazelerin nakli terimi, ölülerin "hareket ülkesi"nden "gidilecek ülke"ye naklini ifade eder. "Hareket ülkesi", nakil işleminin başladığı, "gidilecek ülke" cenazenin nakilden sonra gömüleceği veya yakılacağı yerdir. Anlaşma, yakılan naaşların küllerinin nakline uygulanmaz" (CNA m. 1).

³⁷ ibid 35

³⁸ ibid 35

CMR Sözleşmesi kapsamında yer almaz. Öte yandan, yurt dışında kullanılmış ev eşyaları satın alan kişinin, bunları satmak üzere Türkiye göndermesi için akdedeceği taşıma sözleşmesi CMR Sözleşmesi kapsamında yer alır³⁹.

C. Posta Taşımaları

Uluslararası posta sözleşmelerine göre yapılan taşımalar CMR Sözleşmesi'nin kapsamı dışındadır⁴⁰. Bunlar hakkında özel posta taşıma kuralları uygulanır [CMR m. 1.4(a)]⁴¹. CMR'nin kapsam dışına aldığı sadece bir uluslararası posta konvansiyonuna tabi posta taşımalarıdır⁴².

³⁹ Hamburg Mahkemesinin 28.2.1985 tarihli kararına konu olayda asıl evleri Almanya'da olan kişiler, ev eşyalarını Yunanistan'daki ikinci evlerine göndermiştiler. Mahkeme, bazı eşyaların yeni olduğu ve Almanya'daki evin bir parçası olmadığı için bunun istisna kapsamında olmadığına karar vermiştir. Her halükarda, diğer eşyalara gelince, mesele, meskeni değiştirmek değil, birincisini korurken bazı şeyleri bir evden diğerine taşımak olduğuna karar verilmiştir. ibid 36

⁴⁰ ibid 35

⁴¹ Uluslararası Posta taşımaları için Türkiye'nin de taraf olduğu, "Dünya Posta Birliği Kuruluş Yasası (Universal Post Union)" uygulanır. Türkiye hakkında (Kanun Adı Dünya Posta Birliği Kuruluş Yasası ile son Protokolü ve bunlara bağlı Birleşmiş Milletler Teşkilâtı ile Dünya Posta Birliği arasındaki anlaşmaların onaylanmasının uygun bulunduğu Kanun, Kanun Numarası 1131, Kanunun Kabul Tarihi 13.03.1969 RG 25.03.1969/13157) Kanun ile yürürlüğe girmiştir. Türk Hukuku bakımından da posta taşımaları TTK kapsamında taşıma sözleşmesinin konusuna girer (TTK m. 852). Ulusal posta taşımaları ve posta hizmetleri hakkında TTK değil, 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanunu (PHK) ve (mülga 5584 sayılı Kanuna istinaden hazırlanan) 27.03.1973 tarih ve 7/6156 sayılı BKK ile yürürlüğe konulan Posta Tüzüğü (PT) uygulanır. Evrensel posta hizmetleri ve bu hizmetlerin kimler tarafından verilebileceği hakkında ayrıca (RG 29.02.2016/29639) "Evrensel Posta Hizmetleri Yönetmeliği (RG 29.2.2021/26639) uygulanır. Sinan Misili, 'Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşımanın Üstlenilmesi Ve Eşya Kavramı' (2019) 5(1) TFM 81 <<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/748723>> Erişim tarihi 06 Mart 2021.

⁴² PHK m. 3/1(u)'ya göre posta gönderisi, "göndericinin bizzat kendisi veya talimatıyla, üzerinde belirtilen yer ve adrese, gönderi türüne ve özel hizmetine göre teslim edilen haberleşme gönderileri ile kitap, katalog, gazete ve süreli yayınları, görme engellilere özgü yazıları, ticari değeri olsun veya olmasın eşya içeren en fazla beş kilogram ağırlığa veya elli desimetreküp hacme sahip posta maddesi ile posta kolisi veya kargosunu" ifade eder. PT m. 3/1'e göre "açık ve kapalı mektuplarla üzerinde haberleşme mahiyetinde yazılar bulunan kartların kabul, taşıma ve dağıtımı PTT'nin tekeli altındadır. Mülga 5584 Posta Kanunu m. 2(A) ve (B) uyarınca "açık ve kapalı mektuplar ile üzerlerinde haberleşme mahiyetinde yazı bulunan kartlar" PTT İdaresinin tekeli altındaydı. Yürürlükteki PHK'da mülga kanundaki gibi bir hüküm bulunma-

IV. CMR SÖZLEŞMESİNE DAİR TEMEL İLKELER

A. Sözleşmenin Birtakım Hükümleri Emredicidir

Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin kurallar emredici niteliktedir. Bu suretle, sözleşmenin kurulması aşamasında güçlü bir pozisyonda bulunan taşıyıcılara karşı yolcu ve yükle ilgililerin korunması sağlanmıştır. Ayrıca taşıma hukukunun yeknesaklaştırılması amacı ve taşıyıcının sorumluluğuyla ilgili olup olmadığına bakılmaksızın taşıma hukuku kuralları özellikle de taşıyıcının sorumluluğuna dair hükümler emredici nitelikte düzenlenmiştir (CMR Sözleşmesi m. 40)⁴³.

B. Sorumluluk Sınırlıdır

Taşıma faaliyeti özünde büyük bir rizikoyu barındırır. Bu nedenle, taşıyıcının sorumluluğunun belirli açılardan sınırlandırılması gerekir. Aksi halde, taşıma faaliyetine atılacakların sayısı azalacak, bu faaliyetin masrafları artacak ve dolayısıyla taşınan malların piyasa fiyatları yükselecektir. Dolayısıyla, kolektif menfaatlerin korunması amacıyla taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması yoluna gidilmiştir (CMR Sözleşmesi m. 23, 25 ve 27)⁴⁴.

Yargıtay'ın bir kararında:

"...CMR Sözleşmesi hükümlerine göre davalı taşıyıcının sınırlı sorumluluğu bulunduğundan bahisle hüküm kurulmuştur. CMR Sözleşmesi'nin 29. maddesinde taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun hangi hallerde uygulanmayacağı gösterilmiş olup buna göre taşıyıcının kendi fena hareketinden veya kasti fena harekete muadil addedilen kusurundan meydana gelen hasar halinde taşıyıcının sorumluluğunu tahdit eden veya ispat yükünü karşı tarafa yükleyen hükümlerin uygulanma kabiliyeti kalmamaktadır. Anılan maddede sözü edilen taşıyıcının kendi fena hareketi

maktadır. Üstelik PHK m. 5 "posta gönderilerinin kabulü, toplanması, işlenmesi, sevki, dağıtımı ve teslimini kapsayan posta hizmetlerinin, bu Kanun hükümlerine göre faaliyet gösteren hizmet sağlayıcıları tarafından yerine getirilir." şeklinde kaleme alınmıştır. Bu hüküm ile PTT'ye verilen tekel yetkisinin kaldırıldığı ifade edilmektedir. Misili (n 41) 81-82

⁴³ ibid 23 vd.; Akburak (n 9) 12; Vural Seven, 'Taşıma Hukuku' <<https://cmkmudafi.files.wordpress.com/2012/07/tac59fc4b1ma-hukuku-vural-seven.pdf>> Erişim tarihi 03 Mart 2021.

⁴⁴ Seven (n 43) 9

veya kasti fena hareketi kavramlarını TTK'nın 786. maddesinde sözü edilen ağır kusur en yakın olarak karşılamakta olup, taşıyıcının ağır kusur veya hilesinin bulunduğu durumlarda sınırlı sorumluluğunun bulunmadığının kabulü gerekmektedir. Mahkemece alınan bilirkişi raporunda belirtildiği üzere, taşıyıcının zarara hiçbir açıklama getirmemiş olması, kendisinin karine olarak sorumluluğunu sınırlama hakkını kaybetmiş sayılmasına yol açacağı gibi, iki büyük palet ve toplam 698 kg. olan yükün, 273 kg.'dan oluşan bir paletin alıcıya ulaşamamasının makul, kabul edilebilir bir açıklamasını yapamayan davalı taşıyıcının bu hareketinin kötüniyete eşdeğer bir kusur olduğu, bu halde de taşıyıcının CMR'deki sınırlı sorumluluk esasında yararlanamayacağının, davacının gerçek zararının karşılanması gerektiğinin kabulü gerekirken yazılı olduğu şekilde taşıyıcının sınırlı sorumlu olduğunun kabulü ile hüküm kurulması doğru görülmemiştir⁴⁵.

denilmiş ve taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandıramadığı haller belirtilmiştir.

C. Zamanaşımı ve Hak Düşürücü Süreler Kısa Belirlenmiştir

Taşıma faaliyetinin dinamik yapısı, taşıma sözleşmesinden doğan taleplerin kısa süreler içinde kullanılmasını gerekli kılar. Böylece, taraflar hangi süreler içinde muhtemel taleplerle muhatap olacaklarını bilebilirler. Bu hususta belirliliğin sağlanması ve genel hukukî güvenlik prensiplerinin bir sonucu olarak, taşıma hukukundan doğan istemlerin genel olarak kısa süreler içinde kullanılması gerekmektedir (CMR Sözleşmesi m. 32)⁴⁶.

⁴⁵ Yargıtay 11 HD, 4546/5446, 12.06.2000 <www.kazanci.com> Erişim tarihi 01 Mart 2021.

⁴⁶ ibid 10, Yargıtay 11 HD, 12992/19154, 26.11.2012 sayılı kararında: Dava, karayolu ile yurt dışı taşıma sözleşmesinden doğan, hasar bedelinin tazmini istemine ilişkindir. CMR 32/1-a maddesine göre, bu sözleşme gereğince yapılan taşımalarla doğacak davaların bir yıllık süre içerisinde açılması gerekmektedir. Ancak bilerek kötü hareket veya mahkeme tarafından bilerek kötü hareket olarak kabul edilen kusurlarda, bu süre üç yıldır. Mahkemece, davalı taşıyıcının ağır kusurlu olduğu kabul edilerek, zamanaşımı süresinin dolmadığı gerekçesiyle, davanın kabulüne karar verilmiş ise de, Dairemizin yerleşik içtihatlarında da belirtildiği üzere, malın olması gereken sıcaklıktan daha düşük sıcaklıkta taşınmasının, bilerek kötüniyetli davranma olarak kabul edilmesi mümkün değildir. Bu nedenle, davalının zamanaşımı def'inin yazılı gerekçe ile reddi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir. Açıklanan nedenle, davalı vekilinin temyiz itirazının kabulü ile hükmün davalı yararına Bozulmasına, oybirliğiyle karar

D. İlgililerin Sorumlulukları Yeknesaklaştırılmıştır

Modern taşıma hukukunda taşıyıcının yanı sıra yardımcılarının da taşıyıcı lehine getirilen sorumluluk sınırlamaları ve diğer özel imkânlardan faydalandırılmaları düzenlenmektedir (CMR Sözleşmesi m. 28/II). Böylece, Sözleşmenin bir tarafını teşkil eden taşıyıcıya karşı ileri sürülecek taleplerden daha fazlasının, başka bir hukuki sebebe istinaden (örneğin, geniş anlamda haksız fiil hükümlerine istinaden), sözleşmenin tarafı olamayan üçüncü kişilere karşı ileri sürülmesi engellenmiş olmaktadır.

Diğer yandan taşıma faaliyetine katılan alt taşıyıcıların da, yükle ilgililere veya yolculara karşı taşıma hukuku kuralları uyarınca sorumlulukları sağlanmıştır. Böylece asıl taşıyıcı ve alt taşıyıcıların sorumluluklarının özdeş kılınması sağlanmış olmakla birlikte, yükle ilgililerin de (veya yolcuların) haksız fiil hükümleri yerine, özel taşıma hukuku kuralları uyarınca başvurmaları mümkün kılınmıştır⁴⁷.

E. Sözleşme İspat Hukukuna Dair Özel Hükümler İçerir

Hasar ve ziyayn ortaya çıkışı, gecikmenin meydana gelmesi, ziya, hasar ve gecikmeye neden olan olaylar, bu olayların niteliği, bu olaylara etki eden başka olayların veya sözleşme tarafı ya da sözleşme dışı kişilerin etkileri, ziya ve hasarın tespit ve ihbarı usullerine dair Sözleşme hükümleri içerir (CMR m. 7, m. 8/2, m. 9, m. 18/2 ve m. 20).

V. TAŞIYICININ YÜKÜ TESLİM ALMASI

Taşıyıcı yükü teslim ettiği zaman; yükün parça sayısını ve bunların üzerindeki marka işaret ve numaralar bakımından sevk mektubundaki beyanların doğruluğunu, yükün ve bunların ambalajının görünürdeki durumunu kontrol edecektir. Taşıyıcı sayılan bu hususları kontrol etmek için gerekli araçlardan yoksunsa, sevk mektubuna “çekincesini ve gerekçesini” yazacaktır. Çekinceler, gönderici sevk mektubunda bu çekincele ilgili kalacağını açıkça ifade etmiş olmadıkça, göndericiyi bağlamaz.

Taşıyıcının malı teslim alması için, malın taşıyıcının hâkimiyeti ve kontrolü altına girmesi gerekmektedir. Örneğin, taşıyıcının, yüklemenin

verildi. Yargıtay 11 HD, 10288/18927, 03.12.2014 <www.legalbank.net> Erişim tarihi 02 Mart 2021.

⁴⁷ ibid 11

yapılması için göndericinin bulunduğu yere römork bırakması durumunda, mallar taşıyıcıya teslim edilmiş sayılmayacaktır. Buna karşılık, mallar yüklemenden önce geçici olarak muhafaza edilmek üzere taşıyıcının deposuna gönderilmiş ise mallar taşıyıcıya teslim edilmiş sayılacaktır. Gümrüğe teslim konusunda, öncelikle sözleşmeye bakmak gerekecektir. Eğer sözleşmede gümrüğe teslim şartı var ise fiilen gümrüğe teslim ederek teslim olayı gerçekleşmiş olacaktır. Eğer sözleşmede gönderilene teslim söz konusu ise bu durumda teslim olayı henüz gerçekleşmemiş demektir.

VI. SEVK MEKTUBU

Taşıma sözleşmesi, bir sevk mektubunun yani taşıma senedinin (*consignment note*) düzenlenmesi ile gerçekleştirilir. Bu mektubun yokluğu, usule aykırı oluşu veya kaybolması taşıma Sözleşmesinin varlığını ya da geçerliliğini etkilemez. Sevk mektubu 3 (üç) nüsha düzenlenir ve gönderici ile taşıyıcı tarafından imzalanır. Sevk mektubunun düzenlediği ülkenin milli kanunları izin verdiği takdirde, bu imzalar matbaada basılabilir veya onların yerine gönderici ve taşıyıcının mühürleri kullanılabilir. Birinci suret göndericiye verilir, ikincisi ise yükle beraber gider ve üçüncüsü taşıyıcı tarafından saklanır⁴⁸.

TTK'nın 1525. maddesine göre, "*Tarafların açıkça anlaşmaları ve 18/3 üncü madde saklı kalmak kaydıyla, ihbarlar, ihtarlar, itirazlar ve benzeri beyanlar; fatura, teyit mektubu, iştirak taahhünamesi, toplantı çağrıları ve bu hüküm uyarınca yapılan elektronik gönderme ve elektronik saklama sözleşmesi, elektronik ortamda düzenlenebilir, yollanabilir, itiraza uğrayabilir ve kabul edilmişse hüküm ifade eder.*" Bu hükmüne göre alt yapı uygun ise sevk mektubu da elektronik ortamda düzenlenebilecektir.

Sevk mektubu, "Tarihi ve düzenleme yeri, göndericinin adı ve adresi, taşıyıcının isim ve adresi, yükün yükleme yeri, tarihi ve teslim için belirlenen yer, yükün gönderildiği kişinin isim ve adresi, yükün özelliğinin tarifi, ambalaj şekli ve tehlikeli yükler söz konusu olduğunda bunların herkesçe anlaşılacak şekilde tarifi, kaç parça olduğu ve bunların özel marka ve sayılan, yükün brüt ağırlığı veya başka bir şekilde ifade edilmiş ise miktarı, taşıma ücretlerini (tasıma bedeli, ek giderler, gümrük resim-

⁴⁸ TTK m. 859/1: Taşıma senedi düzenlenmemişse, gönderenin istemi üzerine taşıyıcı, eşya ve taşıma hakkında yeterli bilgileri içeren bir yük senedi imzalayıp gönderene vermek zorundadır.

leri ve mukavelenin akdinden teslim kadar yapılan diğer ödemeler), gümrük ve diğer formaliteler için gerekli talimatları” içerir.

Son olarak sevk mektubu, aksine olabilecek herhangi bir hükme bakılmaksızın, taşımanın bu Sözleşme hükümlerine tabi olduğunu bildirir notu içerir. Eğer içermese taşıyıcı bu ihmali yüzünden eşyanın kullanma hakkına sahip kişinin, bu ihmalden dolayı uğradığı zarar, hasar ve yaptığı ödemelerden sorumlu olur.

Taşınacak eşyanın başka taşıtlara yüklenmesi gerektiği, bunların farklı türde eşya olduğu veya ayrı partilere bölünmesi durumunda; gönderici veya taşıyıcı her çeşit ve her parti yük için ayrı bir sevk mektubu isteme hakkına sahip olur. Sevk mektubu, taşıma sözleşmesinin kurulmasına, sözleşmenin koşullarına ve eşyanın taşıyıcı tarafından kabulüne karine sayılır. Sevk mektubu, sadece bir ispat aracıdır ve CMR Sözleşmesi’ne göre kıymetli evrak niteliğinde değildir. Çünkü taşıma konusu olan eşya, taşıma senedi devredilmeden de başkasına devredilebilir⁴⁹.

Sevk mektubunda, taşıyıcı tarafından beyan edilmiş çekince yok ise aksi kanıtlanmadıkça tesellümde yükün ve ambalajların iyi durumda olduğu, sayılarının, marka ve numaralarının sevk mektubunda yazılı olanlara uyduğu varsayılır. Uygulamada ise sevk mektubu düzenlenmesi teatmül haline gelmiştir. Uluslararası Karayolu Birliği (IRU) CMR Sözleşmesi hükümlerini dikkate alarak örnek bir taşıma senedi düzenlemiştir. Türk hukukunda bu belgeye CMR Sözleşmesi belgesi, CMR Sözleşmesi senedi adı verilmektedir⁵⁰.

VII. TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

A. Taşıyıcının Sorumlu Olması

Taşıyıcı, yükü teslim aldığı andan itibaren teslim edinceye kadar, bunların kendi zilyetliğinde kısmen veya tamamen kaybından ve hasarından ve gecikmesinden sorumludur (CMR m. 17/1)⁵¹. Tazminat talep eden

⁴⁹ Engin Erdil, *İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi*, (1st edn, Vedat Kitapçılık 2007) 48

⁵⁰ Emine Koban and Halil Yıldırım Keser, *Dış Ticarete Lojistik* (5th edn, Ekin yayınevi 2013) 119

⁵¹ Hakan Karan, ‘Taşıyıcının Sorumluluğunun Hukukî Mahiyeti’ (1st edn, YDÜ Matbaa 2014) Yıldırım Uler’e Armağan Yakın Doğu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Lefkoşa <<https://neu.edu.tr/wp-content/uploads/2015/11/yildirim-ulere-armagan.pdf>> Erişim tarihi 03 Mart 2021.

kişinin taşıyıcıyı sorumlu tutabilmek için, “CMR’ye tabi uluslararası bir taşıma sözleşmesinin olması, tazminat talebinin, bu sözleşme gereğince veya kanunen kendisine tazminat talep hakkı bahsedilen gönderici, alıcı veya diğer bir kişi tarafından bu sözleşme gereğince veya kanunen sorumlu tutulan taşıyıcıya veya kişiye yöneltilmesi; eşyanın, taşıyıcının fiili hâkimiyetinde iken zıyaa, hasara veya tesliminde gecikmeye maruz kalması; tazminat talep eden kişinin zararı ve zıya, hasar veya teslimdeki gecikme ile zarar arasında uygun illiyet bağıını kanıtlaması gerekir⁵².

Doktrinde bir görüşe göre, taşıyıcının sorumluluğu, ispat külfeti tersine çevrilmiş bir kusur sorumluluğudur. Taşıyıcı ortaya çıkan zarar bakımından karine olarak kusurlu sayılır⁵³. Taşıyıcının basiretli bir tacir

⁵² Karan (n 51) 350, Yargıtay 11 HD, 13093/13749, 21.12.2006 sayılı kararında: Dava, nakliyat sigorta poliçesinden kaynaklanan rücu davasıdır. Davacı sigorta şirketi tarafından sigorta teminatı altına alınan emtiaların fiilen taşınmasının davalılardan... Ltd. Şti. tarafından yapılmış olduğu ve İtalya’da bulunan alıcının malları kabul etmemiş olması nedeniyle emtianın gönderenin talimatı üzerine anılan davalının İtalya’da bulunan deposunda altı ay bekledikten sonra İstanbul’a getirilip yine davalının deposunda iki ay bekledikten sonra sigortalı tarafından teslim alındığı, yapılan incelemede emtianın kırışmaya bağlı olarak değer kaybına uğradığı hususunda uyuşmazlık bulunmamaktadır. Davalılar gönderen konumundaki sigortalıya karşı malın İstanbul’dan İtalya’ya taşınması işini üstelendikleri gibi, malın alıcı tarafından alınmaması nedeniyle davalılardan... Ltd. Şti. gönderen sigortalının talimatı ile malı İtalya’daki deposunda altı ay muhafaza etmiş, akabinde İstanbul’a geri getirerek yine kendi deposunda iki ay muhafaza ederek malları sigortalıya teslim etmiştir. Taşıma işlemi depolamayı da kapsayacak şekilde bir bütün olarak gerçekleştirilmiş olup, taşımının niteliği itibarıyla uygulanması gereken CMR sözleşmesinin 17/1 maddesi uyarınca taşıyıcı, eşyayı teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar eşyanın kısmen ve tamamen hasarından sorumludur. Nitekim davalı... Ltd. Şti.’nin İstanbul’daki fiktif antreposunda eksper tarafından yapılan 27.01.2000 tarihli incelemede malların yatay ve dikey şekilde istiflendiği, bir kısmının gelişi güzel atıldığı, naylon torbaların yırtılmış, tozlanmış, kirlenmiş olduğu, bazı emtiaların da bel vermiş olduğu tespit edilmiştir. O halde somut olayda davalıların taşınmak üzere teslim aldıkları yükü usulüne uygun olarak teslim edememeleri nedeniyle sorumlu olacakları açık olup, mahkemece davalının CMR’nin 30. maddesine göre dava hakkının var olup olmadığının da değerlendirilmek suretiyle hasil olacak sonuca göre bir karar verilmesi gerekirken yazılı olduğu şekilde karar verilmesi doğru görülmemiştir. Açıklanan nedenlerle davacı vekili yararına kararın bozulmasına oybirliğiyle karar verildi. <www.legalbank.net> Erişim tarihi 04 Mart 2021.

⁵³ Ziya Akıncı, Karayolu ve Milletlerarası Eşya Taşıyıcılığı ve CMR (1st edn, Seçkin Yayıncılık 1999) 87; Alihan Aydın, CMR’ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu (1st edn, Arıkan Yayıncılık 2005) 133; Turkay Özdemir, ‘Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerinde Sorumsuzluk Anlaşması Akdetme

olarak göstermesi gereken özeni en üst derecede göstermemiş olması gerekir. Taşımada, taşıyıcının sorumlu olması için kusurunu gönderen veya gönderilenin kanıtlamaları gerekmez. Çünkü taşıma hukukunda, taşıyıcının kusurlu olduğu karinesi getirilmiştir. Bir kısım yazarlarca ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu ve yumuşatılmış kusursuz sorumluluk olduğu ifade edilse de, çoğunluğa göre taşıyıcının sorumluluğu kusursuz sorumluluktur⁵⁴.

Alman Federal Mahkemesi, CMR'nin 17. maddesinde öngörülen sorumluluğun bir kusursuz sorumluluk hali olduğuna hükmetmiştir. Zira taşıyıcı, kusuru bulunmadığını değil, esas itibarıyla kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir olayın ya da CMR madde 17/2'de sayılan diğer hallerden birisinin zarara sebep olduğunu kanıtlayarak sorumluluktan kurtulabilmektedir (CMR 17/3'e göre taşıttaki hatalı durumdan taşıyıcının mutlak biçimde sorumlu olacağı hüküm altına alındığından, bu sorumluluk da tam bir objektif sorumluluk hali sayılır)⁵⁵.

Tedbirli taşıyıcının göstereceği özen, görecelidir. Bu nedenle, somut durum ve şartlar tek tek ele alınmalı ve taşıyıcının bu durum ve şartlarda olaydan ve sonuçlarından kaçınabilmek için gerekli özeni gösterip göstermediği araştırılmalıdır. Bu özen özellikle taşımanın gerçekleştirileceği güzergâha ve mevsime, teknolojik imkânlarla, taşımada kullanılan taşıta, taşınması taahhüt olunan eşyanın cinsine, riskin gerçekleşme ihtimaline göre değişiklik gösterir. Taşıyıcılar, alacakları tedbirleri belirlerken hukuk kurallarını ve taşıma sektöründe geçerli temayülleri göz önünde bulundurmalarıdır⁵⁶.

İmkânı ve Sorumluluğun Sınırlarında Değişiklik Yapılması' 2007 4(1) Yeditepe ÜHFD 126-127

⁵⁴ ibid 32; Demet Yörük Yeniocak, CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması (1st edn, Seçkin Yayıncılık 2019) 38

⁵⁵ ibid 6

⁵⁶ Şoför günlük sürüş saatini aşmışsa, taşıta fazla yükleme yapılmışsa veya taşıyıcı, alarm cihazları veya güvenli park yerleri sair konularda sigortacılar tarafından yapılan uyarıları görmezden gelmişse bu durum ihmali olduğu varsayılır. Tedbirli bir taşıyıcının göstermesi gereken dikkat ve özen değerlendirilirken, taşıyıcıların kendilerince oluşturdukları uygulamadan ziyade, tedbirli taşıyıcılardan beklentiler dikkate alınır. Bu itibarla, özenin tespitinde, meslek kuruluşlarından alınacak görüşün takdir işlevi bulunur. ibid 358

Taşıyıcı, yükü teslim aldığı anda parça sayısı ve bunların üzerindeki marka ve numaraların CMR Sözleşmesi belgesine uygun olup olmadığını ve ambalajın görünürdeki durumunu kontrol etmek durumundadır. Taşıyıcı, çekince koymadığı durumda yükü iyi ve sağlam olarak teslim aldığı varsayılır. Teslimde maldaki meydana gelen eksiklikten böyle bir çekince yok ise taşıyıcı sorumlu olur. Taşıyıcı, çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin görevleri sırasında hareket ve ihmallerinden sanki bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumludur.

Taşıyıcı, taşımada kullandığı taşıtları, kiraladığı kişinin ve vekilinin veya çalışanlarının hata ve/veya ihmallerinden de sorumludur. Yük kararlaştırılan zaman limiti içinde teslim edilmemişse veya süre kararlaştırılmamışsa, taşımanın normal süresi ve özellikle parçalı yüklerde yükün tamamını bir araya getirmek için gerekli zaman, gayretli bir taşıyıcının ihtiyacı olan süreyi geçiyorsa, teslimde gecikme var demektir⁵⁷. Kararlaş-

⁵⁷ Yargıtay 11 HD, 2738/4996, 01.06.2000 sayılı kararı uyarınca: "...Taşıma sözleşmesi gereğince emtianın yükleme tarihinden itibaren bir hafta içerisinde alıcısına teslim edilmesi gerektiği, davalı taşıyıcının buna rağmen emtiayı yükleme tarihinden 52 gün sonra yani 45 gün gecikerek alıcısına ulaştırdığı konusunda taraflar arasında uyuşmazlık yoktur. Taşımanın CMR Sözleşmesi hükümlerine tabi olması nedeniyle navlun ücretinin de düşmesi söz konusu değildir. Mahkemece alınan ilk ve ikinci bilirkişi raporlarında da açıklandığı gibi taşıyıcının emtiayı geç taşıması nedeniyle emtiada herhangi bir zarar ve ziya oluşmadığı takdirde uygulanması gereken herhangi bir düzenleme yapılmamıştır. Bu durumda, geç ifa dolayısıyla taşıtan Borçlar Kanunu'nün genel hükümleri gereğince geç ifadan doğan zararları isteyebilir (BK. 102). Öte yandan TTK'nın 780/1. son cümlesi gereğince taşıyıcı geciken taşıma nedeniyle doğan zararlardan sorumludur". Yargıtay 11 HD, 4859/5755, 19.06.2000: Yerel Mahkemece, davacı taşıyıcının malların teslimini taahhüt ettiği, 19.8.1996 tarihinden 4 gün sonra 23.8.1996 tarihinde teslimi gerçekleştirdiği, geç teslim nedeniyle CMR Sözleşmesi m. 19 uyarınca taşıyıcı davacının sorumlu olacağı, ancak davalının gecikmeden ötürü bir zarara uğradığını kanıtlamadığı, bu nedenle davacının navlun ücreti talep etmekte haklı olduğu gerekçeleriyle, davanın kısmen kabulü ile davalının icra takip dosyasına yapmış olduğu itirazın kısmen iptaline, takibin...TL üzerinden devamına ve % 40 icra inkar tazminatının davalıdan tahsiline karar verilmiştir. Mahkeme kararının gerekçesinde dayanan delillerin tartışılıp değerlendirilmesinde, usul ve yasa aykırı bir yön bulunmadığına, dava konusu taşımanın CMR Sözleşmesi hükümlerine istinaden yapılmış bulunmasına göre, davalının TTK m. 780'e dayalı defilerinin mahkemece dikkate alınmamasında isabetsizlik yoktur. Eşyanın tesliminden önce tamamlanması gereken gümrük ve diğer formalitelerin yerine getirilmesi için, gönderici, lüzumlu belgeleri sevk mektubuna ekleyecek veya taşıyıcıya verecek ve talep ettiği diğer bilgileri kendisine sağlayacaktır. Taşıyıcı bu belgelerdeki bilgilerin doğru ve yeterli olduğunu incelemek zorunda değildir. Gönderici, bu gibi belgelerin bu-

tırılan zaman limitinin sona ermesini izleyen otuz gün içinde veya süre kararlaştırılmamışsa, taşıyıcının yükü almasından itibaren altmış gün içinde yük teslim edilmemişse, bunlar eşyanın kaybolduğuna kesin kanıt-
tır ve hak sahibi yükü kaybolmuş varsayabilir⁵⁸.

Buna karşın sorumluluktan kurtulmak için taşıyıcının, zıya, hasar veya gecikmenin kendisi dışında birinin hukuka aykırı davranışından veya ihmalinden veya taşıyıcının kendi ihmali olmaması kaydıyla, talep sahibinin verdiği talimattan, eşyaya has gizli ayıptan veya taşıyıcının önlemesine ve sonuçlarından kaçınmasına imkan bulunmayan bir halden kaynaklandığını kanıtlaması gerekir.

Yargıtay taşıyıcının sorumluluğunun, ispat külfeti tersine çevrilmiş bir kusur sorumluluğu olduğu görüşündedir. Sorumluluğa dair Yargıtay HGK’ca verilen bir kararda şöyle denilmiştir:

“Yük kararlaştırılan zaman limiti içinde teslim edilmemiş ise veya kararlaştırılmış zaman limiti olmadığı hallerde, taşımanın normal süresi ve özellikle parçalı yüklerde tüm yükü bir araya getirmek için gerekli zaman, gayretli bir taşıyıcıya gerekli zamanı geçiyorsa teslimde gecikme var demektir. 23/5. maddeye göre, gecikme halinde hak sahibi zarar ve ziyanın bundan ileri geldiğini kanıtlarsa, taşıyıcı bu zarar ve ziyan için taşıma ücretini geçmemek üzere tazminat öder. 30/3. madde uyarınca ise, yük alıcının kullanımına verildiği tarihten sonraki 21 gün içinde durum yazılı olarak taşıyıcıya bildirilmemişse, teslimdeki gecikmeler için tazminat ödenmez. Somut olayda karadan taşıma yapılmış ve yükleme ile teslim yerleri Türkiye ve Fransa’dır. Her iki ülke de CMR’ye taraftır. Dola-

lunmaması, yeterli sayılmaması veya usule aykırı olmasından doğacak zarar, ziyan ve hasardan dolayı, taşıyıcıya karşı sorumludur. Bununla birlikte, taşıyıcının hatası veya ihmali görülen durumlar bu hükmün dışındadır. Sevk mektubunda belirtilen, bu mektuba ekli veya kendilerine verilen belgelerin kaybindan veya hatalı kullanılmasından doğacak sonuçlardan taşıyıcı, komisyoncu gibi aynı derecede sorumludur. Ancak, taşıyıcının ödeyeceği tazminat yükün kaybolması halinde ödenecek tazminatı geçemez.”; Yargıtay 11 HD, 7498/8483, 13.11.1995 <www.kazanci.com> Erişim tarihi 01 Mart 2021.

⁵⁸ Yargıtay 11 HD, 7498/8483, 13.11.1995 sayılı kararında: Yükleme yerinin değişmesi sonucu taşıma süresi uzamıştır. Bu süre uzaması ayrıca hafta sonuna rastlamış ve taşıma süresi daha da uzamıştır. O halde, taşıma süresinin uzaması nedeniyle, davacı mal sahibinin taşımadan doğan ek giderleri, taşıyıcıdan istemesi olanaksız olduğundan davanın reddine ilişkin yerel mahkeme karar doğrudur. <www.kazanci.com> Erişim tarihi 01 Mart 2021.

yısıyla uyumsuzluğa, TTK'nın değil, CMR hükümlerinin uygulanması gerekir. CMR Sözleşmesi m. 3'e göre, taşıyıcı, kendisinin alt taşıyıcısı olan davacı-karşı davalının taşımadaki gecikmesinin yol açacağı sonuçlardan, gecikmeyi bizzat yapmış gibi sorumludur. Olayda normal taşıma süresinin beş-yedi gün olması gerektiği halde taşıma 20 günde tamamlanmıştır. CMR'nin 19. maddesindeki anlamda taşımanın geciktiği kabul edilmelidir. CMR Sözleşmesi m. 23/5 uyarınca, taşıyıcı sayılan davalı-karşı davacının, bu gecikmeden dava dışı alıcıya karşı, taşıma ücretini geçmemek kaydıyla tazminat ödemesi gerekir. Bir ödeme yaptıysa bunu alt taşıyıcısına rücu edebilir. Somut olayda, Fransa'daki dava dışı alıcının CMR Sözleşmesinin m. 30/3 hükmüne uygun olarak, 24.11.1999 olan teslim tarihinden itibaren 21 gün içinde, gecikmeyi yazılı biçimde taşıyıcıya bildirdiğine ya da teslim esnasında bu yönde bir ihtirazi kayıt koyduğuna dair bir iddiada bulunulmamış, bu yönde hiç delil sunulmamıştır. Dava dışı göndericinin davalı-karşı davacıya gönderdiği 27.12.1999 tarihli ihtarname ve davalı-karşı davacının, davacı-karşı davalıya gönderdiği 20.01.2000 tarihli ihtarnameler de, CMR Sözleşmesinin 30/3. maddesi anlamında yazılı bildirimin varlığını ortaya koyar nitelikte değildir. Bu durumda, gerek gecikmeyi CMR m. 30/3'e uygun olarak yazılı şekilde, 21 günlük süre içinde taşıyıcıya (davalı-karşı davacıya) bildirmediğinden dava dışı alıcının gecikmeyi gerekçe göstererek mal bedelin-den kesinti yapması ve gerekse, dava dışı gönderenin yapılan bu kesintiyi, taşıyıcıya yansıtması hukuka aykırıdır. Bu hukuka aykırılığın, davalı-karşı davacının, dava dışı gönderene, gönderen tarafından da dava dışı alıcıya karşı ileri sürülebilmesi mümkündür. Davalı-karşı davacının, kendisine yansıtılan kesinti tutarına dair talebini, bu kesintinin haksız olduğunu gerekçe göstererek, kesintiyi yapan dava dışı gönderene yöneltmesi gerekirken, bu tutarı kendi alt taşıyıcısından tahsil için karşı dava açmasının hukuki bir dayanağı yoktur. Buna göre karşı davanın reddi gerekir. Yerel mahkemenin aynı gerekçeye dayalı direnme kararı yerindedir, onanmalıdır.”⁵⁹ diyerek kusur sorumluluğu esasına dayanmıştır. Yargıtay verdiği diğer bir kararda:

“Dava, taşıma sözleşmesine dayalı, bakiye navlun alacağının tahsiline ilişkindir. Davada, taraflar arasında beş ayrı sefer ile taşımalar yapılmış ve seferlerden birinde gecikme olmuştur. Dosyada bulunan belgelerden, davaya konu taşımalarda, farklı şirketlerce gönderilen eşyanın

⁵⁹ Yargıtay HGK, 11-52/119, 13.2.2008 <www.kazanci.com> Erişim tarihi 01 Mart 2021.

taşındığı, ancak bu taşımalarda davalının yalnızca dava dışı N... A.Ş. ile sözleşme yaptığı anlaşılmaktadır. Bu hususa davacı itiraz etmediği gibi, aksine dava bu hususa dayandırılarak açılmıştır. Taraflar arasındaki uyuşmazlık, gecikme nedeniyle gönderen şirketin davalı üst taşıyıcıya ödediği navlun bedelinden yaptığı kesintinin, davalı tarafından da davacı alt taşıyıcıya yapacağı ödemedен kesip kesemeyeceği noktasında toplanmaktadır. Davaya konu taşımada, eşyayı gönderen şirket dava dışı N.a Tekstil A.Ş. 'dir. Buna göre dava dışı alıcı D... GmbH'nin gecikme bedeline ilişkin faturayı dava dışı N..a Tekstil A.Ş. 'ne düzenlemiş olması, bu şirketin de bu bedeli taşıma ilişkisini kuran dava dışı N.a A.Ş. 'ne yansıtmasının mümkün bulunmasına göre, bu yöndeki iddianın ispat edilemediğinin kabulü doğru değildir. Ayrıca, yukarıda açıklanan uyuşmazlığın niteliğine göre, davanın ve taşımanın taraflarının ticari defterlerindeki kayıtlar, uyuşmazlığın çözümü için yeterli değildir. Öte yandan, davaya konu taşıma, CMR Sözleşmesi'ne tabidir. Gecikmenin zarara neden olması halinde, taşıyıcının sorumluluğu CMR Sözleşmesi hükümlerine göre, navlun ücretiyle sınırlıdır (TTK'nın 780. madde hükmünde eşyanın taşıma süresi aşılarak teslim edilmesi durumunda, gecikilen süre ile orantılı olarak taşıma ücretinin indirilmesi öngörülmüştür). Maddede herhangi bir zararın ortaya çıkmış olup olmadığı bahis konusu edilmediğinden, bir gecikme zararı bulunmadığı hallerde de taşıma ücreti indirilecektir. Bu bakımdan, hükmün bir tür cezai şart niteliği taşıdığı söylenebilir. CMR Sözleşmesi sisteminde ise, taraflarca gecikmeye yönelik bir cezai şartın kararlaştırılmış olması, CMR Sözleşmesinin 41. madde hükmü uyarınca geçersizlik yaptırımı ile karşılaşır. Çünkü böyle bir şart, tarafların borçlarının ağırlaştırılamayacağı ilkesine ters düşer. Dairemizin 1.6.2000 tarih ve 2738-4996 sayılı 30.9.2002 tarih ve 4386-8295 sayılı ilamları bu yönde olduğu gibi, doktrinde de bu şekilde sonuca varılmaktadır. Bu durumda, mahkemece, davalı vekilinin bilirkişi raporlarına karşı itirazları değerlendirilmek, davaya konu gecikme bedelinin TTK 780. maddesi hükmüne göre değil CMR Sözleşmesi hükümlerine göre ele alınmak ve bu bedelin davacıya yükletilmesinin mümkün olup olamaya-

çağı belirlenmek ve sonucuna göre karar verilmek gerekirken, yazılı şekilde hüküm kurulması doğru olmamıştır”⁶⁰

demek suretiyle kusur sorumluluğundan hareket etmiştir.

B. Taşıyıcının Sorumlu Tutulamayacağı Haller

Madeni levha ile kaplanmamış açık taşıtların kullanılması kararlaştırılmış ve bunun kullanılacağı sevk mektubunda açıkça belirtilmişse, ambalajlanmadıkları veya kötü ambalajlandıkları takdirde özelliğinden dolayı fire veren veya hasara uğrayan eşyanın, ambalajlanmaması veya hatalı ambalajlanmış olması, taşınan eşyanın gönderici, alıcı veya bunlar adına hareket eden kişiler tarafından alınması, taşınması, yüklenmesi, yığılması veya boşaltılması, özellikle kırılması, paslanması, çürümesi, kuruması; normal fire veya güve ve haşerattan kısmen veya tamamen zarar görebilecek malların özelliği, sandık veya paketlerin üzerindeki

⁶⁰ Yargıtay 11 HD, 12693/7793, 25.6.2009: “Dava konusu taşımanın Türkiye-Özbekistan arasında gerçekleşmesi nedeniyle, tazminat miktarının hesaplanmasında, CMR Sözleşmesi’nin 23/1, 2, 4. ve 25 maddesi hükümlerinin uygulanmalıdır. CMR Sözleşmesi’nin 23/1. maddesine göre tazminat, yükün taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki kıymetine göre hesap edilir. Taşıyıcının azami sorumluluğu CMR Sözleşmesinin 23. maddesinde düzenlenmiş olup, sorumluluğun sınırlandırılması imkânının kaybı, Sözleşmenin 29. maddesinde hüküm altına alınmıştır. Bu maddeye göre hasar, taşıyıcının kendi kötü hareketinden veya davaya bakan mahkemenin kararı ile isteyerek kötü harekete eşdeğer sayılan kusurundan ileri gelmiş ise taşıyıcı, sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan yahut kanıt yükünü karşı tarafa yükleyen bu maddenin hükümlerinden yararlanamaz. Bilerek kötü hareket veya kusur taşıyıcının vekil veya çalışanları tarafından görevleri sırasında işlenmiş ise, aynı hüküm uygulanır. Dava konusu taşımayı gerçekleştiren tır, seyir sırasında takla atarak ters dönmüş olup, bilirkşi raporunda, ağır yüklü bir durumda aşın süratle seyreden tır sürücüsü tam kusurlu bulunmuştur. Bilindiği üzere (ağır kusur) kavramı bir özel hukuk kavramı olup, kasıt olmamakla beraber kasta yakın bir kusurun mevcudiyetini ifade eder. Dava konusu olayda tır sürücüsünün %100 kusurlu bulunması, başlı başına kasıtlı ya da ağır kusurlu olduğu anlamına gelmez. Yargılama sırasında taşımayı gerçekleştiren tır sürücüsünün ağır kusurlu olduğu davacı tarafından kanıtlanamamış olup, bu durumda davalıların sorumluluklarının, CMR Sözleşmesi’nin 23. ve 25. maddelerine göre belirlenmesi gerekir. Mahkemece, davacı tarafın isteyebileceği azami tazminat miktarının CMR Sözleşmesi’nin 23. maddesi hükmüne göre belirlenmesi gerekirken, taşıyıcının ağır kusurlu olması halinde ödeyeceği tazminat miktarı esasına göre hüküm kurulması doğru görülmemiş, kararın bu nedenle davalı yararına bozulmasına karar verilmiştir.”; Yargıtay 11 HD, 4375/4741, 27.04.2006 <www.kazanci.com> Erişim tarihi 01 Mart 2021.

marka veya numaraların yetersiz veya hatalı oluşu ve canlı hayvan taşıması halinde CMR Sözleşmesi uygulanmaz (CMR m. 17/4).

Taşıyıcı CMR Sözleşmesinden yararlanmak için kendisine düşen bütün önlemleri aldığını ve verilen özel talimata uyduğunu kanıtlamalıdır. Kayıp hasar ve gecikmenin bu nedenlerden birinden doğduğunu kanıtlamak taşıyıcıya aittir. Hak iddia eden kimse, kayıp veya zararın bu risklere kısmen veya tamamen bağlı olmadığını kanıtlamak hakkına sahiptir. Sayılan özel risklerin kaçınılmazlıkları ve illiyet bağı karine olarak kabul edilmiştir⁶¹ ve uygun illiyet bağı kesen mücbir sebeplerdir⁶².

Ziya, hasar ya da gecikme talep sahibinin hata veya ihmalden, taşıyıcının hatası olmadığı halde talep sahibinin verdiği talimattan, yüke özgü bir kusurdan veya taşıyıcının önlemesine imkan bulunmayan hallerden ileri gelmişse, taşıyıcı sorumlu tutulamaz. Ziya ve hasar durumları aşağıda belirtilen koşulların bir veya bir kaçının doğal sonucu olan özel risklerden doğmuşsa, taşıyıcı sorumlu tutulamaz.

Hak sahibi, kaybolan eşya için tazminatı aldıktan sonra yazılı başvurarak, tazminatın ödenmesini takip eden yıl içinde eşya bulunduğu takdirde kendisine bildirilmesini isteyebilir. Başvurusunun alındığı kendisine yazılı olarak bildirilir.

Örneğin: *Eşya soğuk hava donanımlı bir araçta taşınacaktır. Bu yüzden yüklemekten önce belirli bir sıcaklık seviyesine ulaşması gereken eşyanın bu sıcaklık derecesine ulaşmadan yüklenmiş olması nedeni ile zarar meydana gelmişse; zarar, taşınan makinenin üretim hatası sebebi ile bir parçasının kopması ile oluşmuşsa; iyi boyanmamış eşyanın rutubet dolayısı ile boyaları dökülmüşse veya taşınan otomobillerin elektrik sistemindeki arıza nedeni ile yangın çıkmışsa” taşıyan sorumlu tutulamaz⁶³.*

Fransız Yargıtay’ının bir kararında, seyir halindeyken, içi silahlı adamlarla dolu bir araç tarafından durması işaret edilen bir sürücünün, savunma imkanı olmadığı için, soyguncuların dediklerini yapmaktan başka bir seçeneği olmadığına ve bu sebeple bu durumun kaçınılmaz

⁶¹ ibid 355

⁶² ibid 359

⁶³ Örneğin, bir sis anında ikaz ışıkları yanar şekilde güvenlik şeridine çekilmiş bir taşıta başka bir taşıtın çarpmasını, şoförün ve dolayısıyla taşıyıcının engelleyebilmesi mümkün değildir. Taşıtın ikaz ışıklarının yakılarak güvenlik şeridine çekilmesi ise tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen bir davranıştır. ibid 360

durum olarak kabul edilmesi gerektiğine karar verilmiştir. Bir başka Fransız mahkeme kararında, gece seyir halindeki taşıtın, bir başka araçtan saldırılarak soyulması, kaçınılmaz durum olarak değerlendirilmemiştir. Mahkeme, saldırının İtalya'da olmasına dikkat çekerek, böyle riskli bir güzergâhta taşımanın gündüz yapılması halinde, soygunun engellenebileceğini belirtmiştir⁶⁴.

C. Güzergâha Dair Sorumluluk

Yükleme ve varma yeri arasında izlenilecek yol hakkında CMR Sözleşmesi'nde herhangi bir hüküm mevcut değildir. Taraflar taşıma sözleşmesinde izlenilecek güzergâhı aralarında kararlaştırmışlarsa, taşıyıcının buna uyması gerekmektedir. Böyle bir anlaşma yoksa prensip olarak en kısa yolun, güzergâh olarak kabul edilmesi gerekir⁶⁵. Örneğin, bir bale

⁶⁴ ibid 279-284

⁶⁵ İstanbul 12 BAM, 98/876, 23.09.2020: Davacı vekili tarafından yapılan istinaf başvurusu ile; "hırsızlık olayının her türlü şüpheden uzak, açık ve net olarak davalı taşıyıcı tarafından ispat edilmesi gerektiğini, olayda sigortalı taşınan emtianın 22/01/2014 tarihinde... A.Ş'nin Darıca-Kocaeli'nde bulunan fabrikasında davalı taşıyıcıya tam olarak teslim edildiğini ancak alıcısına teslim edilmediğini, davalı taşıyıcının emtianın kimliği meçhul şahıslar tarafından alındığını savunduğunu, oysaki meçhul kişiler tarafından yapıldığı iddia edilen hırsızlık vakiasının sadece davalı taşıyıcının temsilcisi şoför tarafından dile getirildiğini, hırsızlık olayının da yerel makamlar tarafından yerel mevzuat gereğince doğrulandığını, sadece şoförün iddiası esas alınarak yazıya döküldüğünü hırsızlık iddiası sonucu bir kamu davası açılıp açılmadığının bilinmediğini veya sonucu bugüne kadar davalı tarafından dosyaya bildirilmediğini, bu olayın hırsızlık olayı üzerinde şüphe yarattığını, ispat külfeti üzerinde olan davalı taşıyıcı tarafından sadece şoför beyanı ve tutanak uyarınca hırsızlık savunması yapılması üzerine olayın araştırıldığını, davalı taşıyıcının eşyanın taşınmasında gerekli özeni göstermediğinin anlaşıldığını öne sürerek hırsızlık olayının her türlü şüpheden uzak açık ve net olarak davalı taşıyıcı tarafından ispat edilmesinin gerektiğini, olayın taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği hal kapsamında gerçekleşmediğini, güzergâh seçiminin taşıyıcının kusurlu seçimi sonucu olayın gerçekleştiğini ve olayın sonucunun davalı tarafından takip edilmediğini" öne sürerek mahkeme kararının kaldırılması ve davanın kabulüne karar verilmesi talebi üzerine; Dairemizce yapılan istinaf incelemesi neticesinde; 450/26, 18.01.2018 hükmü ile; taşımanın hangi güzergâh üzerinden yapılacağı konusunda gerek taşıma senedinde (CMR belgesi) gerekse başka bir belgede açıklama olmadığı, olayın salt 16 no.lu güzergâhın seçilmiş olmasından kaynaklanmış olduğunun hukuken geçerli bir çıkarım sayılamayacağı olayın 16 no.lu otoyolda gerçekleşmediği gibi velev ki gerçekleşse bile o yola girilmiş olmasının mutlaka gasp olayının olacağı ve taşıyıcının bunu bilerek girdiği şeklinde yorumlanamayacağı, taşıyıcının o güzergâha gasp olacağını bile bile yahut ağır ihmâl ya da kusurlu bir şekilde girmek üzere olduğunu ka-

grubunun dekorlarının taşınması esnasında taşıyıcı, araç trafiğine açık olmasına rağmen, yolu bozuk olduğu için en kısa güzergâhı değiştirerek, daha düzgün, fakat uzun yoldan gitmeyi tercih etmiş ve bu sebeple de-

bul etmeye yarayacak yeterli veri dosyada bulunmadığı, tarafların tüm delilleri toplanmış olup, davanın taraflarca hazırlanması gereken bir dava olduğu, hukuk yargısının adli gerçeğe, tarafların iddia ve savunmalarının diyalektiği çerçevesinde ulaşmak durumunda olduğu, bu itibarla fiilen gerçek olduğu anlaşılan gasp olayının seçilen güzergâh nedeniyle işlendiğini kabul etmeye yarayacak yeterli ispat vasıtasının da bulunmadığı gerekçesiyle; istinaf başvurusunun esastan reddine karar verilmiştir. Bu kararın davacı vekilince temyiz edilmesi üzerine; Yargıtay 11 HD, 1829/7402, 21.11.2019 sayılı ilamı ile; "6100 sayılı HMK'nın 353/1-b. 2. maddesi "Yargılamada eksiklik bulunmamakla beraber, kanunun olaya uygulanmasında hata edilip de yeniden yargılama yapılmasına ihtiyaç duyulmadığı takdirde veya kararın gerekçesinde hata edilmiş ise düzelterek yeniden esas hakkında duruşma yapılmadan karar verilir." hükmünü haiz olup, anılan hüküm doğrultusunda Bölge Adliye Mahkemesince, İlk Derece Mahkemesi kararı kaldırılarak yeniden esas hakkında hüküm kurulması gerekirken HMK'nın 353(1)-b-1 maddesi uyarınca başvurunun esastan reddine dair karar verilmesi yerinde görülmediğinden, Bölge Adliye Mahkemesi kararının bozulmasına" dair karar verilmiştir. Dairemizce usul ve yasaya uygun görülen bozma ilamına uyulmuştur. Taşımanın hangi güzergâh üzerinden yapılacağı konusunda gerek taşıma senedinde (CMR belgesi) gerekse başka bir belgede açıklama yoktur. Olayın salt 16 no.lu güzergâhın seçilmiş olmasından kaynaklanmış olduğu hukuken geçerli bir çıkarım sayılamaz. Zira olay 16 no.lu otoyolda gerçekleşmediği gibi velev ki gerçekleşse bile o yola girilmiş olması mutlaka gasp olayının olacağı ve taşıyıcının bunu bilerek girdiği şeklinde yorumlanamaz. Yani taşıyıcının o güzergâha gasp olacağını bile bile yahut ağır ihmal ya da kusurlu bir şekilde girmek üzere olduğunu kabul etmeye yarayacak yeterli veri dosyada bulunmamaktadır. Tarafların tüm delilleri toplanmış olup, dava taraflarca hazırlanması gereken bir davadır. (HMK m. 25) Hukuk yargısı adli gerçeğe, tarafların iddia ve savunmalarının diyalektiği çerçevesinde ulaşmak durumundadır. Bu itibarla fiilen gerçek olduğu anlaşılan gasp olayının seçilen güzergâh nedeniyle işlendiğini kabul etmeye yarayacak yeterli ispat vasıtasının da bulunmadığı kabul edilmelidir. CMR 17/2 de eğer kayıp, hasar...taşımacının hatasından değil de, istek sahibinin verdiği talimattan yüke has bir kusurdan ya da taşımacının önlemesine olanak bulunmayan durumdan ileri geliyorsa taşımacı sorumlu tutulamaz. CMR 18/1 maddesinde "kayıp, hasar, gecikmenin madde 17 paragraf 2'de öngörülen nedenlerden birinden doğduğunu kanıtlamak taşıyıcıya aittir." denilmektedir. İlk derece mahkemesince yazılan kararın gerekçesinde davalının savunmasının aksinin davacı tarafından kanıtlanmadığı belirtildiği, ispat yükü taşıyıcı da bulunduğu nedenle doğru olmamıştır. Kaybın taşıyıcının önlemesine olanak bulunmayan gasp olayı nedeniyle meydana geldiği davalı taşımacı tarafından ispatlandığından, CMR Sözleşmesi 18/1. maddeye aykırı gerekçe nedeniyle hükmün kaldırılmasına, hükmüne uyulan Yargıtay bozma ilamı gereği yerine getirilerek davanın reddine karar verilmiştir. <www.legalbank.net> Erişim tarihi 03 Mart 2021.

korlar oyuna yetişmemiştir veya gümrük belgelerinin yeterli olmaması veya usulüne uygun düzenlenmemesi, eşyaların gerektiği gibi paketlenmemesi, taşıma senedinde yer alan eşyaya ait bilgilerin yeterince belirtilmemesi, eşyanın niteliği ve özelliği gereği belirli bir şekilde taşınması konusunda duyarlılık arz eden eşya hakkında taşıyıcıya yeteri kadar bilgi verilmemesi taşıyıcı için birer sorumluluktan kurtulma halleri olduğu ya da belgelerin eksik veya yanlış doldurulmaları sebebi ile gümrükte beklemek zorunda kalan taşıyıcının, yükün bu arada çalınması durumunda gönderenin kusuruna dayanamaması.

Yargıtay bir kararında şöyle bir değerlendirmede bulunmuştur:

Dava, belge karşılığı teslim şartı ile davalının taşımayı üstlendiği eşyanın, taşıyıcı tarafından gümrüğe teslimi dolayısıyla uğranılan zararın, tazmini talebine ilişkindir. Böyle bir davada, ilk olarak çözümlenmesi gereken sorun, davalı taşıyıcının savunduğu gibi bir teslim engeli ile karşılaşp, karşılaşmadığının belirlenmesinde yatmaktadır. Gerçekten taşıyıcının böyle bir teslim engeli ile karşılaşması halinde nasıl hareket edeceği CMR Sözleşmesi'nin 15 ve 16 ncı maddelerinde hükme bağlanmıştır. Buna göre böyle bir engelle karşılaşan taşıyıcı, CMR Sözleşmesi m. 15/1 uyarınca ya teslim engellerini gönderene bildirip, ondan talimat alır ve bu talimata uygun davranır, ya da 16/II'nci madde uyarınca doğrudan doğruya yükü boşaltmak hakkını kullanır. Taşıyıcı, bu iki yoldan dilediği hakkı kullanabilir. Taşıyıcının bu iki yoldan her hangi birine uygun hareket ettiğinin tespit edilmesi halinde CMR Sözleşmesi'nin m. 17 vd. hükümlerine göre sorumluluğu son bulur. Bu kısa açıklamadan da anlaşılacağı üzere, taşıyıcının CMR Sözleşmesi'nin m. 15 ve 16'da belirlenen davranış alternatif hareket tarzlarını kullanabilmesi için öncelikle bir teslim engeli ile karşılaşmış olması ön koşuldur. Somut olayda, davalı taşıyan böyle bir engelle karşılaştığını savunmuş ise de, bu aşamada bu engeli kanıtlayabilmiş durumda değildir. Bu durumda, mahkemece, taşıyıcının konşimentoda yer alan ihbar (notify) adresine, gerekli bildirimde bulunduğu dair kanıtların davalıdan istenilmesi, bundan sonra davalının yükü gümrüğe tesliminin onun CMR Sözleşmesi'nin 17 vd. maddelerinde yer alan sorumluluğunu bertaraf edip, etmeyeceğini, bir bilirkişi kurulundan rapor alınmak suretiyle belirlenmesi gerekirken, somut olayı çözümlemekten uzak bilirkişi raporuyla yetinilmesi, davacının rapora karşı ciddi itirazları dikkate alınmayarak yazılı şekilde hüküm kurulması

hatalı olmuş ve kararın açıklanan nedenle davacı yararına bozulmasına karar vermek gerekmiştir."⁶⁶

Örneğin: Eşyanın ağırlığı yanlış beyan edilmiş ve taşıyıcı bu arada beyan edilen bu yanlış ağırlığı göz önünde bulundurarak araca kurallara uygun bir biçimde taşıyabileceği ağırlığı hesaplayarak, diğer yük sahiplerinin eşyalarını da yüklemiş ise ve oluşan fazla yükleme sebebiyle araç durdurulmuş, durdurulma neticesindeki gecikme zarara neden olmuş ise taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Ancak, taşıyıcının kurtulabileceği sorumluluk yalnızca yükün ağırlığını fazla beyan eden gönderene karşıdır. Dolayısı ile kendisi ile taşıma sözleşmesi imzalayan ve eşyaları aynı araçta gönderilen diğer kişilere karşı böyle bir gerekçe ile sorumluluktan kurtulamaz.

D. Taşıyıcının Sorumsuz Olmayacağı Haller

Anormal bir noksanlık veya sandık yahut paketlerde bir kaybolma olduğunda, taşıma, malın sıcağa, soğuğa, ısı derecesindeki değişmelere ve rutubete karşı koruyacak şekilde donatılmış taşıtlarla yapılıyorsa taşıyan sorumsuzluk hallerinden yararlanamaz⁶⁷. Ancak, taşıyan bu tür donanım seçilmesi ve kullanılması ile ilgili olarak kendisine düşen önlemleri aldığını ve verilen özel talimata uyduğunu kanıtlarsa sorumsuzluk hallerinden yararlanabilir. Ancak taşıyıcının ve/veya yardımcılarının taşımada kast ve davaya bakan mahkemenin hukukuna göre kasta eşdeğer

⁶⁶ Yargıtay 11 HD, 956/12055, 7.12.2004 <www.kazanci.com> Erişim tarihi 01 Mart 2021.

⁶⁷ Yargıtay 11 HD, 13283/4973, 29.06.2018; Meydana gelen hasarda davacının yükün ağırlığı konusunda yanlış beyanda bulunmasının da etkili olduğu gözetilerek davacının müterafik kusurunun belirlenmesi ayrıca CMR 17/4-c. maddesinde ve taşıma senedinde yükleme ve istifledikten kaynaklanan hasarlardan taşıyıcının sorumlu tutulmayacağı belirtilmiş ise de, bu durumun taşıyıcının yüke nezaret sorumluluğunu ortadan kaldırmayacağı, taşıyıcının hatalı yükleme, istifleme, boşaltma işlemlerini fark etmesi halinde CMR'nin 14 ve 16. maddeleri kapsamında hareket ederek durumu zamanında gönderici ya da alıcıya bildirerek taşımanın devamı hakkında talimat alması gerektiğinden davalı taşıyıcının nezaret görevinin olduğu göz önüne alınarak meydana gelen hasardaki müterafik kusuru da belirlenerek tazminat miktarının saptanması gerekirken, yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiş, kararın bozulması gerekmiştir. <www.legalbank.net> Erişim tarihi 03 Mart 2021.

kabul edilen kusuru var ise taşıyıcı sorumluluğunu sınırlandıramaz, zardan sınırsız olarak sorumlu olur (CMR m. 29/1-2)⁶⁸.

VIII. EŞYANIN DEĞERİ VE SORUMLULUK SINIRLARI

A. Eşyanın Değeri

CMR Sözleşmesi gereğince bir taşıyıcı, yükün kısmen veya tamamen kaybı, hasarı ve geç tesliminden dolayı tazminat ödemekle sorumlu tutulduğunda bu tazminat, eşyanın taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki değerine göre hesaplanır⁶⁹. Eşyanın değeri, ticaret borsası

⁶⁸ Muharrem Gençtürk, 'Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları Ve Türk Mahkemelerinin CMR'yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi', (2012) XVI(4) Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi <<https://dergipark.org.tr/en/pub/ahbvuhfd/issue/48111/608435>> Erişim tarihi 17 Mart 2021.

⁶⁹ Yargıtay 11 HD, 9855/9727, 13.05.2013: Dava, uluslararası kara taşıması sırasında taşınan yükte meydana gelen hasar nedeni ile alacak istemine ilişkindir. Davaya konu zararın meydana geldiği taşıma, CMR'ye tabidir. Bu nedenle değerlendirmenin bu Konvansiyon hükümlerine göre yapılması zorunludur. Yükün hasara uğraması halinde tazminatın nasıl hesaplanacağı CMR 25. madde hükmünde düzenlenmiştir. Anılan madde ile eşyanın ziya durumunda tazminatın hesaplanmasını düzenleyen anlaşmanın 23. maddesine atıf yapılmıştır. Buna göre ilk olarak yine eşyanın değeri belirlenir. Eşyanın değeri tespit edilirken öncelikle bu tazminat yükün taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki borsa fiyatı, borsa fiyatı yoksa piyasa değeri, eşyanın bir piyasa değeri de bulunmuyorsa herkes için ifade ettiği objektif değere göre hesaplanır (11. HD, 30.03.2012 gün ve 2010/13835-5010 E.K. sayılı ilamı). Değer tespiti bakımından, ziya halinden farklı olarak yalnızca hasara uğramış olan kısım değil, eşyanın tamamının değeri dikkate alınır. Daha sonra, bu şekilde belirlenen değerle eşyanın hasarlı haldeki değeri arasındaki fark bulunur. Bu değer kaybına, CMR'nin 23/4 maddesi gereğince taşımayla ilgili ödentiler eklenir (Yargıtay 11 HD, 4/2074, 19.03.2001). Eklenecek bu ödenti miktarı, eşyanın hasarsız haldeki değeri, hasarlı haldeki değerine oranlanarak bulunur. Sonuçta tazmin olunabilir hasar miktarına ulaşılır. Taşımacının eşyanın bütünündeki hasar dolayısıyla ödeyeceği tazminat eşyanın zıyaa uğramış olsa idi CMR'nin 23/3., 6. ve 9. maddeleri gereğince ödeyeceği tazminat miktarını aşamaz (Yargıtay 11 HD, 14441/3246, 22.02.2007). Hasar, yükün bir kısmında vukua gelmiş ise, bu takdirde tazminat, sadece hasardan etkilenen kısım zıyaa (kısmı ziya) maruz kalmış olsa idi, ödenecek tazminat miktarından fazla olmaz. Bu hükmün uygulanabilmesi için eşyanın değerinde herhangi bir değişme olmaksızın parçalara bölünebilir olması gerekir. Aksi takdirde, hasar eşyanın tamamının değeri göz önünde bulundurularak hesaplanır. Somut uyuşmazlıkta, hasarın, taşımaya konu süs bitkisi emtianının tamamında değil sadece bir kısmında meydana geldiği anlaşılmakta olup yukarıda açıklanan ilkeler esas alınarak mahkemece sadece bilirkişilerce hesaplanan ve emtianın hasara uğradığı tespit edilen kısmına ilişkin hasar bedeline

fiyatına göre saptanır. Eğer böyle bir fiyat yoksa geçerli piyasa fiyatlarına göre bir değer tespit edilir. Eğer ne ticaret borsası fiyatı ne de geçerli piyasa fiyatı mevcut ise, tespit aynı cins ve kalitedeki eşyanın normal değerine göre yapılır.

B. Sorumluluk Sınırları

Tazminat tutarı, eksik yükün brüt ağırlığın her bir kilogramı için 8.33 ÖÇH (Özel Çekme Hakkı) (*Special Drawing Rights, SDR*)’dır⁷⁰. Ayrıca, malların taşınması ile ilgili olarak ortaya çıkan taşıma ücretleri,

hükmedilmesi gerekirken hasara uğrayan emtiaya karşılık gelen navlun, vergi, harç ve diğer masrafların da davalıdan tazminine karar verilmesi doğru görülmeyip bozmayı gerektirmiştir. Açıklanan nedenlerle, hükmün davalı yararına bozulmasına oybirliğiyle karar verildi. <www.legalbank.net> Erişim tarihi 02 Mart 2021.

⁷⁰ Yargıtay 11 HD, 15774/69, 07.01.2013: Dava, nakliyat sigorta poliçesine dayalı rücu tazminat istemine ilişkindir. Uyuşmazlığa “Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi” (CMR) hükümlerinin uygulanacağı tartışmasıdır. CMR’nin 23. maddesine göre, “Bu sözleşmenin hükümleri gereğince bir taşıyıcı, yükün kısmen veya tamamen kaybindan dolayı tazminat ödemekle sorumlu tutulduğunda, bu tazminat yükün taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki kıymetine göre hesaplanır. Malın kıymeti, ticaret borsası fiyatına göre saptanır. Eğer böyle bir fiyat yoksa geçerli piyasa fiyatlarına göre, eğer ne ticaret borsası fiyatı ne de geçerli piyasa fiyatı mevcut değilse tespit, aynı cins ve kalitedeki malların piyasa rayicine göre belirlenir. Bununla beraber, CMR 23. maddesi uyarınca taşıyıcının sorumluluğu zayı olan ve hasar gören yükün brüt ağırlığının kilogram başına 8.33 SDR tutarı ile sınırlıdır.” Taşıma sırasında hasar gördüğü iddia edilen emtia Antakya’dan Irak’a taşınmakta iken, Şanlıurfa yakınlarında kaza meydana gelmiştir. Mahkemece 20.07.2010 hâkim havale tarihli bilirkişi raporunda belirlenen hasar miktarı üzerinden davanın kabulüne karar verilmiştir. Ancak, tazminat tutarının belirlenmesi bakımından yapılan araştırma ve inceleme hüküm kurmaya yeterli bulunmamaktadır. Taraflardan taşınan malın cinsi ve kalitesi ile ilgili delilleri sorularak, saptanan tür elmanın değerinin tespiti ile hasar bedelinin yukarıda anılan CMR hükümleri uyarınca hesaplanması, ayrıca malın tamamen hasarlanmadığına ilişkin savunma üzerinde durulup buna ilişkin taraf delilleri de değerlendirilmek suretiyle, öncelikle gerçek zarar miktarının tespiti ve yine anılan CMR Sözleşmesi hükmü uyarınca, taşıyıcının sınırlı sorumlu olduğu dikkate alınarak sonucuna göre karar vermek gerekirken, hasar miktarının ne şekilde ve emtianın neredeki fiyatına göre hesaplandığı anlaşılamayan, CMR hükümlerinin uygulanıp uygulanmadığı belirlenemeyen eksik ve yetersiz bilirkişi raporuna dayalı hüküm kurulması doğru görülmemiş bozmayı gerektirmiştir. Açıklanan nedenlerle, davalılar vekilinin sair temyiz itirazlarının reddine, davalılar vekilinin temyiz itirazlarının kabulü ile hükmün anılan taraf yararına bozulmasına oybirliği ile karar verildi. www.legalbank.net, Erişim tarihi 02 Mart 2021.

gümrük vergileri ve diğer masraflar, tam ziya durumunda tam olarak ve kısmi bir kayıp durumunda uğranılan kayıp ile orantılı olarak iade edilecektir. Bunlar dışında başka ödeme yapılmaz⁷¹.

Gecikme halinde, hak sahibi zarar ve ziyanının gecikmeden dolayı meydana geldiğini kanıtlarsa, taşıyıcı, bu zarar ve ziyan için de taşıma ücretini geçmemek üzere tazminat öder⁷². Eşyanın gerçek değeri ve tes-

⁷¹ Taşıyıcının ödemekle yükümlü olduğu tazminat miktarı sınırlanmıştır (sınırlı şahsî sorumluluk). ibid 362.

⁷² Yargıtay 11 HD, 5200/12713, 30.11.2015: Dava, karayolu ile yurt dışına yapılan taşımadaki gecikme ve kısmi ziyadan kaynaklı zararın tazmini istemine ilişkindir. Gecikme ile kısmi ziya, birbirinden değil de farklı nedenlerden meydana geldiği takdirde, taşıyıcı hem gecikmeden, hem de ziyadan dolayı sorumlu olacaktır. Yükün zıyayı halinde ödenecek tazminatın belirlenmesine ilişkin kural CMR m. 23'te yer almaktadır. Buna göre eşyanın tamamen veya kısmen ziyaa uğraması halinde ödenecek olan tazminat miktarı, malın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki kıymetine göre hesaplanır. Bu kıymetin neye göre saptanacağına ilişkin kriterler arasında ise öncelik sırası mevcuttur. Şöyle ki, CMR m. 23/2'ye göre öncelikle eşyanın teslim alındığı yer ve zamandaki borsa fiyatı esas alınır. Eğer eşyanın borsa fiyatı yoksa yine CMR m. 23/2'ye göre, bu kez piyasa değeri dikkate alınacaktır. Eşyanın borsa ya da piyasa değeri mevcut değilse, bu takdirde aynı cins ve nitelikteki malların normal değeri göz önünde tutulmak suretiyle değer tespit edilir (CMR m. 23/2). Ayrıca eşyanın teslim alma yer ve zamanındaki değerini talepte bulunan ispatlayacaktır. Kısmi ziya söz konusu ise sadece ziyaa uğramış olan kısmın değeri dikkate alınır. Gecikme halinde taşıyıcının ödeyeceği tazminat meselesi CMR m. 23/5'te düzenlenmiştir. Bu hükmün konusu, talepte bulunanın gecikme sonucunda uğradığı ve eşyanın maddi varlığını etkilemeyen zararlardır. Ayrıca gecikme halinde tazminatın taşıma ücretini aşamayacağı CMR m. 23/5'de hüküm altına alınmış; tazminatın hesaplanmasına ilişkin başka bir düzenleme getirmemiştir. CMR m. 23/4'te sayılan gümrük vergileri ve taşıma dolayısıyla yapılan diğer masraflar üst sınırın belirlenmesinde dikkate alınmaz, tazminat hesabında sadece taşıma ücreti dikkate alınır. Taşıyıcının CMR m. 23/3'te belirtilen sınırlı sorumluluk prensibinin istisnası, başka bir deyişle sorumluluk sınırının yükseltilebileceği haller CMR m. 24, 26 ve 29'daki hallerdir. Ancak, CMR m. 23/5'te üst sınırın yükseltileceği iki hal bulunmaktadır. Bunlar CMR m. 26 ve 29'daki hallerdir. CMR m. 24 hükmü ise, gecikme halindeki tazminat hesabında uygulama alanı bulmaz. CMR m. 29'daki kastın veya kasta eşdeğer kusurun varlığını ispat yükü bunu iddia edene aittir. Bu açıklamadan sonra somut olaya gelindiğinde; davacı taşıyıcının taşımayı üstlendiği eşyaların bir kısmını geç teslim etmesine rağmen bir kısmını ise hiç teslim etmemiştir. Böylece kısmen ziya ile bir kısım emtia bakımından da gecikme somut olayda gerçekleşmiştir. Bu durum karşısında, temyiz eden taşıyıcı...'nin sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına ilişkin kabul edilebilir gerekçeler gösterilmeden, genel kural olan sınırlı sorumluluktan ayrılınması doğru olmamıştır. Bu nedenlerle yukarıda belirlenen ilkeler ve taşıyıcının sınırlı sorumluluğu göz önüne alınarak, yeni bir bilirkişi kurulundan alınacak rapor veya

limde özel faiz oranı beyan edilmişse, daha yüksek tazminat istenebilir. Gönderici anlaşmaya varılacak belirli bir ücret karşılığında sevk mektubunda 8.33 ÖÇH sınırını geçen bir değer beyan edebilir. Bu durumda, beyan edilen değer bu sınırın yerine geçer. Tazminat, yükün tamamı hasar görmüşse, toplam kayıp durumunda ödenecek tutarı, yükün sadece bir kısmı hasar görmüşse, etkilenen kısmın kaybı durumunda ödenecek tutarı aşamaz.

Yargıtay 11 HD, 825/3429, 30.4.1999 sayılı kararına göre:

“Davacı, 1 kap ve 4,8 kg. dikiş makinası yedeğinin, Almanya’dan, İstanbul’a taşınmasında, taşıma sigorta poliçesini düzenleyen sigortacıdır. Sigortalı davalı tarafından taşınan eşya, Erenköy Gümrüğüne boşaltılmıştır. Boşaltma esnasında sigortalı eşyanın taşıma sırasında kaybolduğu ileri sürülmüş ve davacı tarafından 1.8.1997 tarihinde, sigortalısına 348.824.129- lira ödenmiştir. Dava sigorta bedelinin, ödeme tarihinden itibaren reeskont faiziyle birlikte davalıdan tahsiline ilişkindir. Davacı şirketçe sigortalanan eşya Almanya’dan, İstanbul’a davalı tarafından taşınmış, varma yerinde alıcıya eksik teslim edilmiştir. Davacı sigortalısına ödediği 348.824.119 liranın davalıdan rücuen tahsilini istemiştir. CMR Sözleşmesinin 23. maddesi uyarınca sınırlı sorumluluk ilkesi geçerlidir. Davalının sorumluluğu brüt kg başına 8.33 ÖÇH ile sınırlı olmak kaydıyla, davacının isteyebileceği tazminat (16.393.440) liradır. Bu miktarın davalıdan tahsiline karar verilmişse de, taşıma senedinde CMR Sözleşmesinin uygulanması konusunda bir açıklık bulunmadığından, somut olayda CMR Sözleşmesi’nin sınırlı sorumluluk ilkesinin uygulanıp uygulanmayacağı uyuşmazlık konusudur. Taşımanın yapıldığı Almanya ve Türkiye’nin CMR Sözleşmesine taraf oldukları kuşkusuzdur. 1982 tarihli Anayasamızın 90/5 maddesinde “Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası antlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz” hükmü getirilmiştir. Hatta bazı yasalarda milletlerarası anlaşmaların öncelikle, uygulanacağı belirtilmiştir (556 sayılı KHK. m. 4). O halde usulüne uy-

önceki bilirkişi kurulundan alınacak ek rapora göre karar verilmesi gerekirken, eksik incelemeye dayalı hüküm tesisi doğru olmamış, kararın bu nedenle temyiz eden davalı... yararına bozulması gerekmiştir. Açıklanan nedenlerle hükmün davalı... yararına bozulmasına oyçokluğuyla karar verildi. <www.legalbank.net> Erişim tarihi 03 Mart 2021.

gun şekilde yürürlüğe konulmuş milletlerarası anlaşmaların iç hukuktaki kanunlar gibi olaylara uygulanacağı açıktır”⁷³.

Yargıtay 11 HD, 14061/994, 29.01.2007 sayılı kararı ile;

“Bir davanın görülmesi sırasında birden fazla mahkemenin yetkili olması durumunda seçim hakkının davacıya ait olduğu tartışma götürmeyecek şekilde açıktır. HUMK’un 27’nci maddesi gereğince davacı bu hakkını yanlış kullanarak yetkisiz mahkemede dava açarsa doğal olarak seçim hakkı davalıya geçecektir. Davalı yetki itirazında yalnızca bir mahkemeyi göstererek seçim hakkını kullanabilir. Bu durumda, mahkemece dosyanın yetkili yer mahkemesine gönderilmesi gerekir. Buna karşılık davalı yetki ilk itirazında birden fazla yetkili mahkemeyi gösterdiği takdirde seçim hakkı bu sefer tekrar davacıya ait olacaktır. Bu durumda mahkeme davacıya yetkili mahkemelerden birisi için seçim hakkını kullanırmalıdır. Somut olayda, Almanya-Yunanistan arası taşıma için CMR Sözleşmesi Sigorta Poliçesi düzenlenmiş, CMR Sözleşmesinin 31. maddesinde belirtilen yetkili mahkemelerden birinde dava açılmamış, davalı vekili cevap dilekçesinde taraflar arasındaki CMR Sözleşmesi Sigorta Sözleşmesi’nin 12. maddesi gereğince yetkili yargı yerinin Almanya olduğunu, bu kabul edilmezse HUMK’un 9. maddesi gereğince davalının ikametgahı olan İstanbul Mahkemeleri’nin yetkili olduğunu belirtmiştir. Dava, Mersin’de açılmış, mahkemece konişmentoda belirtilen Münih Mahkemeleri’nin yetkili olduğu gerekçesiyle yetkisizlik kararı verilmiştir. Bu durumda yetki itirazında bulunan davalı birden fazla mahkeme göstererek HUMK’un 23/son maddesine uygun yetki itirazında bulunmamakla seçim hakkını yitirmiş, bu hak davacıya geçmiştir. Mahkemece, davacıya yetkili mahkemelerden birisini seçme hakkı tanınarak karar verilmesi gerekirken davalının usulsüz yetki itirazı nazara alınarak yetkisizlik kararı verilmesi doğru görülmemiştir. Açıklanan nedenlerle hükmün davacı yararına bozulmasına” şeklinde karar vermiştir”⁷⁴.

C. Gecikme Faizi Ödenmesi

Hak sahibi ödenecek tazminat için faiz isteyebilir. Yılda % 5 üzerinden hesap edilecek bu faiz, ödeme isteğinin yazılı olarak taşımacıya

⁷³ Aynı yönde, Yargıtay HGK,11-478/492, 24.09.2003; Yargıtay 11 HD, 994/2205, 23.03.2000 <www.kazanci.com> Erişim tarihi 01 Mart 2021.

⁷⁴ <www.kazanci.com> Erişim tarihi 01 Mart 2021.

gönderildiği tarihten başlar. Böyle bir istekte bulunulmamış ise, tahakkuk dava açıldığı tarihten itibaren yapılır.

Yargıtay 11 HD, 5289/6808, 19.10.1998 sayılı kararında;

“Taraflar arasında ... çekişme uygulanacak faiz oranlarına ilişkin- dir. Mahkemenin dayanağı olan Karayoluyla Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesi ile ilgili Uluslararası Andlaşma'nın (CMR) 27. maddesinin birinci bendinde gerçekten, hak sahibinin ödenecek tazminat için isteye- bileceği faizin yılda %5 üzerinden hesap edileceği hükmolunmuştur. Anı- lan bendin yazılış biçiminden ödenecek tazminata yıllık %5 oranında faiz istenebileceğinin ifade edildiği anlaşılmaktadır. Bu hükmün, ödenecek tazminatın hesaplanması yöntemlerini düzenleyen aynı sözleşmenin 23 vd. maddeleri ile bu tazminatın ülke parasına çevrilmesi esaslarını belir-leyen aynı maddenin ikinci bendinde ayrı düşünülmesi halinde, hükmolu- nacak tazminata yıllık %5 oranında faiz uygulanması gerektiği izlenimi- nin doğduğu söylenebilirdi.

Ancak, CMR'nin 27/2. maddesinde yer alan "Tazminatın hesap- lanmasında asıl olan unsurlar ödemenin istendiği ülke parası ile ifade edilmediği zaman, söz konusu tazminatın o ülke parasına çevrilmesi, ödemenin yapılacağı gün ve yerde uygulanan kura göre saptanır "hükmü, ödenecek tazminatın hesaplandığı para ile ülke parası ayrımını açıkça belirlediğine, ödenecek tazminat parasının ülke parasına çevrilmesi tari- hini belirleyen hüküm tazminat alacaklısı lehine olduğundan, ödemenin yapılacağı tarihten daha önceki bir tarihte ülke parasına çevrilerek o ülke parası cinsinde tazminat istemeye engel bir düzenlemenin varlığından söz etmeye de imkan bulunmadığına göre, ödenmesi istenen tazmina- tın ülke parasına çevrildiği tarihten itibaren artık 27. maddenin 1. ben- dinde sözü edilen faiz oranının değil, tazminat parasının çevrilerek isten- diği ülkedeki yasal düzenlemeler uyarınca taşıma ilişkilerinde yürütülme- si mümkün faiz oranları bu orandan yüksek ve alacaklı tarafından talep edilmiş ise bu faiz oranlarının uygulanacağının kabulü, anılan Uluslara- rası Andlaşma Hükümlerinin yorumuna uygun düşmektedir.

Somut olayda, davacının döviz cinsinden tazminata dövize uygula- nan en yüksek oranda faiz isteğinin, lira cinsinden tazminata dönüşüm mahkemece re'sen yapıldığından Türk Lirasına en yüksek faiz oranı isteği olarak yorumlanması gerektiğinden, bu istek reeskont oranında faiz iste- mini kapsadığına, taşıma işleri T. Ticaret Kanununda düzenlendiğinden TTK'nın 3. maddesi uyarınca ticari işlerden sayıldığına ve 3095 sayılı

Yasanın 2/3 madde ve fıkrası uyarınca ticari işlerde reeskont oranında gecikme faizi istenebileceğine göre, davacı alacağına reeskont oranında gecikme faizi yürütülmesi gerekirken yazılı şekilde %5 oranında temerrüt faizine hükmolunması yerinde görülmediğinden kararın bu nedenle davacı yararına bozulması gerekmektedir. Açıklanan nedenlerle davacı vekilinin temyiz itirazlarının kabulüyle kararın davacı yararına bozulmasına, oybirliğiyle karar verildi.” denilmiştir⁷⁵.

Yargıtay 11 HD, 12435/8724, 23.09.2004 sayılı kararında ise hata-dan dönülerek Sözleşmeye uygun karar verilmiştir. Buna göre:

“Hükmün yabancı para üzerinden hüküm kurulmuş olması karşısında CMR Konvansiyonu'nun 27. maddesi uyarınca temerrüt faiz oranının yıllık % 5' ten fazla olamayacağı gözetilmeden, BK'nın 83/son maddesi hükmü doğrultusunda devlet bankalarınca DM cinsinden mevduata uygulanan en yüksek bir yıl vadeli faiz oranı işletilmesi doğru değil ise de, bu yanlışlığın giderilmesi yeniden yargılamayı zorunlu kılmadığından, HUMK'nın 438/7. maddesine göre, "devlet bankalarınca mark bazında açılmış bir yıllık vadeli mevduat hesaplarına uygulanan faiz uygulanmak suretiyle fiili ödeme günündeki TL karşılığının" ibareleri kaldırılarak yerlerine, "itibaren yıllık % 5 faizi ile" ibarelerinin konulmasına ve hükmün düzeltilerek onanması gerekmektedir.”⁷⁶

IX. SONUÇ

Milli taşımalarda TTK ve ilgili mevzuat hükümleri uygulanırken uluslararası taşımalarda Türkiye'nin de tarafı bulunduğu CMR Sözleşmesi uygulanır. CMR Sözleşmesinin uygulanabilmesi için, taraflar arasında yük (eşya) taşıma sözleşmesinin bulunması ve ücret karşılığında olması, taşımanın, bir kara taşıtı aracılığıyla ve karayolunda gerçekleşmesi, eşyanın teslim edildiği yer ile bunların gönderildiği yerin iki ayrı devlet sınırı-

⁷⁵ <www.legalbank.net> Erişim tarihi 02 Mart 2021.

⁷⁶ Aynı yöndeki Yargıtay 11 HD, 10668/10717, 30.10.2006 sayılı kararında: “Taraflar arasındaki anlaşma uyarınca yapılan taşımaya CMR Sözleşmesi hükümlerinin uygulanması gerektiği konusunda uyuşmazlık bulunmamaktadır. Bu durumda, mahkemece yabancı para üzerinden hüküm kurulmuş olması karşısında CMR Konvansiyonu'nun 27. maddesi uyarınca temerrüt faiz oranının yıllık %5'ten fazla olamayacağı gözetilmeden kamu bankalarının verdiği en yüksek mevduat faiz oranı işletilmesi de doğru görülmemiştir.” denilerek kararın davacı-karşı davalı vekilinin temyiz itirazlarının kabulü ile kararın bozulmasına oybirliği ile karar verilmiştir. İstanbul 12 BAM, 865/298, 22.03.2018 <www.legalbank.net> Erişim tarihi 03 Mart 2021.

ları içinde olması, bu devletlerden en az birinin CMR'ye taraf olması gerekir. Cenaze, ev eşyası ve posta taşımalarına ise CMR Sözleşmesi uygulanmaz.

Taşıyıcı yükü teslim aldığı sırada, yükün parça sayısı ve bunların üzerindeki marka işaret ve numaralar bakımından sevk mektubundaki beyanların doğruluğunu, yükün ve bunların ambalajının görünürdeki durumunu kontrol edecektir

CMR sözleşmesi kusursuz sorumluluk öngörür. Sevk mektubu genellikle düzenlense de, düzenlenip düzenlenmemesi taşıma sözleşmesinin ispatı bakımından önemli değildir. Kayıp, hasar veya gecikme talep sahibinin hatası veya ihmalden; taşıyıcının hatasından değil de istek sahibinin verdiği talimattan; yüke özgü bir kusurdan veya taşıyıcının önlemesine imkân bulunmayan bir halden ileri gelmişse, taşıyıcı sorumlu tutulamaz.

Taşıyıcının sorumlu tutabilmesi için gönderilenin, CMR Sözleşmesine tabi taşıma sözleşmesinin varlığını, tazminat talebinin, Sözleşme gereğince veya kanunen kendisine tazminat talep hakkı bahşedilen gönderici, alıcı veya diğer bir kişi tarafından taşıyıcıya yöneltilmesi, eşyanın, taşıyıcının fiili hâkimiyetinde iken zıyaa, hasara veya tesliminde gecikmeye maruz kalması, tazminat talep eden kişinin zararı ve zıya, hasar veya teslimdeki gecikme ile zarar arasında uygun illiyet bağının bulunduğunu kanıtlaması gerekir.

KAYNAKÇA

Adıgüzel B, Taşıma Hukuku (3rd edn, Seçkin Yayınevi 2020).

Akburak S, Taşıyıcının Sorumluluğu Alanında CMR'nin 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na İktibas (Yayınlanmamış YL Tezi, İstanbul Bilgi Üniversitesi 2011), <<https://core.ac.uk/download/pdf/51099921.pdf>> Erişim tarihi 05 Mart 2021.

Akıncı Z, Karayolu ve Milletlerarası Eşya Taşıyıcılığı ve CMR (1st edn, Seçkin Yayıncılık 1999).

Aydın A, CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu (1st edn, Arıkan Yayıncılık 2005).

Can M, '4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukukî Esaslar' (2005) 9(1-2) Gazi

Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 11-63 <http://webftp.gazi.edu.tr/hukuk/dergi/9_2.pdf> Erişim tarihi 18 Mart 2021.

Clarke M A, International Carriage of Goods by Road: CMR, (3rd edn, Sweet&Maxwell, 1997).

Çiftçi T, CMR Sigortasında Himaye (Yayımlanmamış YL Tezi, Ankara Üniversitesi 2009).

Cömert V G, Kara Yolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp veya Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu (1st edn, Oniki Levha Yayıncılık 2020).

Erdil E, İhtihatl CMR Konvansiyonu Şerhi (1st edn, Vedat Kitapçılık 2007).

Kahya M, ‘Taşıyıcının Malî Sorumluluğu ve C.M.R. Sigortaları’ 39, Reasürör 21-24, <http://www.millire.com/dergi/SAYI_39.pdf> Erişim tarihi 03 Mart 2021.

Karan H, ‘Taşıyıcının Sorumluluğunun Hukukî Mahiyeti’ (2014) Yıldırım Uluer’e Armağan, Yakın Doğu Üniversitesi Hukuk Fakültesi 349-365 <<https://neu.edu.tr/wp-content/uploads/2015/11/yildirim-ulere-armagan.pdf>> Erişim tarihi 03 Mart 2021.

Keskin F T, Uygulamada Sigorta Hukuku C. I (1st edn, Adalet Yayınları 2017).

Kıran S, Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıma Ücreti (1st edn, Adalet Yayınevi 2018).

Kıran S, ‘Karayoluyla Gerçekleştirilen Taşımalarda TTK’nın Taşıma İşleri Kitabı’nda İhdas Edilen Hükümlerin Uygulanması Açısından Taşıt Kavramının Etkisi’ 2016 (1) Yıldırım Beyazıt Hukuk Dergisi 299-318 <<https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/145043>> Erişim tarihi 15 Nisan 2021.

Koban E and Yıldırım K H, Dış Ticarete Lojistik (5th edn, Ekin yayınevi 2013)

Kula Değirmenci N, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu 5. Kitap Hükümleri Uyarınca Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları (1st edn, Seçkin Yayıncılık 2021).

Misili S, ‘Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşımanın Üstlenilmesi ve Eşya Kavramı’ (2019) 5(1) TFM 81-82 <<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/748723>> Erişim tarihi 06 Mart 2021.

Gençtürk M, ‘Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları Ve Türk Mahkemelerinin CMR’yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi’, (2012) XVI(4) Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 117-147 <<https://dergipark.org.tr/en/pub/ahbvuhfd/issue/48111/608435>> Erişim tarihi 17 Mart 2021.

Poliak M, Tomicova J, Cheu K, Fedorko G and Poliakova A, ‘The Impact of the CMR Protocol on Carrier Competitiveness’, (2019) 11(4) Journal of Competitiveness 132–143. <<https://www.cjournal.cz/files/350.pdf>> Erişim tarihi: 18 Mart 2021.

Seven V, ‘Taşıma Hukuku’ <<https://cmkmudafi.files.wordpress.com/2012/07/tac59fc4b1ma-hukuku-vural-seven.pdf>> Erişim tarihi 03 Mart 2021.

Özdemir T, ‘Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerinde Sorumsuzluk Anlaşması Akdetme İmkânı ve Sorumluluğun Sınırlarında Değişiklik Yapılması’ 2007 4(1) Yeditepe ÜHFD 119-149.

Özel B, Türk Ticaret Kanunu Çerçevesinde Karayolu ile Eşya Taşımalarında Gönderenin Sorumluluğu (1st edn, Oniki Levha Yayıncılık 2021).

USLU M, CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Ankara 2010.

Yörük Yeniocak D, CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması (1st Edn, Seçkin Yayıncılık 2019).

‘Avrupa Birliği’nin Taşıyıcılık Politikası’ <https://www.ab.gov.tr/fasil-14-tasimacilik-politikasi_79.html> Erişim tarihi 05 Ocak 2021.

‘Commission of the European Communities, 12.9.2001 COM (2001) 370 final, European transport policy for 2010: time to decide, White Paper’ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf> Erişim tarihi 05 Mart 2021.

‘Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)’ <<https://www.jus.uio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956/doc.html>> Erişim tarihi 01 Mart 2021.

‘European Commission Brussels, 28.3.2011 COM (2011) 144 final, White Paper, Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system’ <<https://eur->

lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF> Erişim tarihi 05 Mart 2021.

TDK Sözlükleri <<https://sozluk.gov.tr/>> Erişim tarihi 03 Nisan 2020.

‘Status of the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)’ <https://web.archive.org/web/20110909061337/http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&lang=en> Erişim tarihi 01 Mart 2021.

<www.kazanci.com> Erişim tarihi 01 Mart 2021.

<www.legalbank.net> Erişim tarihi 02 Mart 2021.

