

CMR'YE GÖRE TAŞIYICININ EŞYANIN KAYBI VE HASARINDAN DOĞAN ZARARLARDAN SORUMLULUĞU

*Liability of the Carrier for Compansation Arising from Loss and Damage of
Goods According to CMR*

Osman UYAROĞLU*

Özet

Milletlerarası eşya taşımalarında en temel modellerden biri karayolu ile eşya taşınması olup, bu alanda geniş ölçekli katılıma sahip milletlerarası bir anlaşmanın yapılması; 1956 tarihli Eşyaların Karayolu İle Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR)¹ ile gerçekleşmiştir. Konvansiyona bugün itibariyle 56 taraf ülke bulunmaktadır. CMR esasında, milletlerarası taşımalarda karşılaşılan hukuki uyumsuzluklarda uygulanacak hukuku yeknesaklaştırarak, kara taşımalarında hukuki güvenlik ve belirginlik ihdas etmeyi amaçlamaktadır².

Türkiye, CMR'ye oldukça ileri bir tarih olarak değerlendirilebilecek olan 1995 yılı itibariyle geçerli olmak üzere taraf olmuştur³. Buna karşın çok daha eski tarihte taraf olunan diğer milletlerarası anlaşmalara kıyasen; CMR, yargı uygulamasında hızla etkin bir uygulama pratiği kazanmış ve çok sayıdaki Yargıtay içtihadıyla ülkemiz hukukunda pratik olarak uygulanır konuma ulaşmıştır. Nitekim 6102 Türk Ticaret Kanunu'muzun⁴ dördüncü kitabında yer alan, 'taşımaya işleri' başlıklı kısmın oluşturulmasına önemli ölçüde kaynaklık teşkil etmiştir⁵.

Genel itibariyle CMR'de düzenlenen sorumluluk, karayolu taşımada, taşımaya konu eşyanın kaybı yahut hasara uğraması sonucunda zarar doğmuşsa; CMR'de

➤ Bu makale Etik Kurul iznine tabi değildir/This article is not subject to Ethics Committee permission.

➤ Makale Geliş Tarihi/Article Received Date: 09.12.2021

➤ Yayın Kurulu Kabul Tarihi/Editorial Board Acceptance Date: 16.06.2022

* Serbest Avukat, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Özel Hukuk Doktora Öğrencisi, av.osmanuyaroglu@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-3701-3441>

¹ Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), Konvansiyonun orijinal metinlerinden İngilizce metni için bkz: (Çevrimiçi) <https://www.jusio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956/doc.html> ET: 01.12.2021.

² Sabih Arkan, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, (Ankara, Türkiye İş Bankası Tesisi, 1982) 8; Alihan Aydın, *CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, (İstanbul, Beta Yayınevi, 2002), 22.

³ RG, 04.01.1995, S. 22161.

⁴ RG, 14.02.2011, S. 27846.

⁵ TTK gerekçesi metin için bkz: (Çevrimiçi) <https://www.muglabarosu.org.tr/Upload/files/pdf/TTK%20Madde%20Gerek%C3%A7leri.pdf> E.T. 04.12.2021.



düzenlenen sorumluluktan kurtuluş sebeplerinden⁶ istifade olunmadıysa; taşıyıcının sorumluluğunun doğması şeklinde cerayan etmektedir⁷.

Çalışmamızın ilk bölümünde CMR'nin uygulama alanına ilişkin bir kapsam çizilecektir. Bu kapsam içinde çalışmanın konusuna giren haller bakımından taşıyıcının sorumlu olması için aranan şartlar ele alınacaktır. İkinci bölümde, zarardan sorumlu olduğu belirlenen taşıyıcının ödemekle yükümlü kılındığı tazminatın hukukî niteliği, hesaplanması, tazminat tutarına getirilen üst sınır ve taşıyıcının sınırlı sorumluluğunu genişleten haller ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: Kara Taşıma, CMR, Karayoluyla Eşya Taşınması, Taşıyıcının Sorumluluğu, Eşyanın Kaybı, Eşyanın Hasara Uğraması.

Abstract

One of the most basic models in international transportation of goods is the transportation of goods by road, and the conclusion of an international agreement with large-scale participation in this field; It was realized with the 1956 Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). As of today, there are 56 parties to the Convention. On the basis of the CMR, it aims to establish legal security and clarity in land transportation by uniformizing the law to be applied in legal disputes encountered in international transportation.

Turkey became a party to the CMR with effect from 1995, which can be considered quite a later date. On the other hand, compared to other international agreements that were party to much earlier history; CMR quickly gained an effective practice in judicial practice and reached a position where it can be applied practically in our country's law with a large number of Supreme Court jurisprudence. As a matter of fact, it provided a significant source for the creation of the section titled 'transport works' in the fourth book of 6102 Turkish Commercial Code.

In general, the liability regulated in the CMR, in road transportation, if the loss or damage of the goods subject to transportation has occurred as a result of the loss and the reasons for exemption from the liability regulated in the CMR have not been benefited; occurs as the carrier's liability arises.

In the first part of our study, a scope will be drawn regarding the application area of CMR. Within this scope, the conditions sought for the carrier to be responsible for the cases falling within the scope of the study will be discussed. In the second part, the legal nature of the compensation that the carrier determined to be responsible for the damage is obliged to pay, its calculation, the scale applied to the compensation amount and the cases that expand the limited liability of the carrier will be discussed.

Keywords: Land Transportation, CMR, Carriage of Goods by Road, Carrier's Liability, Loss of Goods, Damage to Goods

⁶ Sorumluluktan kurtulma sebepleri çalışmamızın ana temasını teşkil etmediğinden, konunun ilerleyen kısmında ilgili maddelerin belirtilmesiyle yetinilecektir. Konuya ilişkin ayrıntılı açıklamalar için bkz: Yavaş, *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, 103 vd; Aydın, *CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, 56 vd.

⁷ Kaya, *CMR II*, 261.

I. CMR’NİN UYGULAMA KAPSAMI VE SORUMLULUĞUN ŞARTLARI

A. CMR’nin Uygulama Şartları

CMR milletlerarası bir sözleşme olmakla; Anayasa m. 90/son gereği kanun hükmündedir ve aleyhine Anayasa Mahkemesine başvurulamayacaktır. CMR hükümleri doğrultusunda taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için öncelikle taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun CMR hükümleri olduğunun tespiti gerekmektedir. Zira kara taşımalarına ilişkin olarak hukukumuzda uygulanacak hükümler CMR’den ibaret değildir. Türk Ticaret Kanunu 4. kitabında yer alan m. 850-930 hükümleri; taşıma sözleşmelerine, taşıma sözleşmesinde tarafların karşılıklı borç ve alacaklarına, sorumluluklarına ilişkin hükümler düzenlenmiştir. Bir diğer mevzuat, Karayolu Taşıma Kanunu⁸ olup, bu kanunda; taşımanın güvenliğine, taşıyıcı ve gönderenin yükümlülüklerine, taşıma komisyoncularının sorumluluğuna, tedbirlere aykırılık halinde uygulanacak yaptırımlara ilişkin hükümler getirilmiştir. Aynı kanunun uygulanmasına yönelik ayrıca Karayolu Taşıma Yönetmeliği⁹ de bulunmaktadır. CMR kapsamına giren bir milletlerarası bir uyuşmazlıkta; kanunlar ihtilafı kuralları değil CMR hükümleri uygulanacaktır¹⁰. Şu halde konumuz olan CMR’nin uygulanma şartlarının ele alınmasında fayda bulunmaktadır.

1. Milletlerarası Taşıma Sözleşmesinin Varlığı ve Akde Taraf Olma

CMR’nin uygulanmasında en önemli şart, taraflar arasında taşıma sözleşmesinin bulunmasıdır¹¹. CMR’de taşıma sözleşmesine ilişkin bir tanımlama bulunmamaktadır. Ancak Konvansiyonun 9/1, 19, 20 ve 32 maddeleri bağlamında bir değerlendirme yapılacak olursa; taşıma sözleşmesi tarafların karşılıklı rızalarına ve sözleşmeyi kuran irade beyanı ile kurulduğu sonucuna varılmaktadır¹². Taşıma sözleşmesinde, taşıma ediminin karşılığında taşıyıcının ücret alacağı olması da aranacaktır (CMR m. 1/1). Ancak bu ücretin ödenmemiş olması CMR’nin uygulanması noktasında önem arz etmemektedir. Diğer taraftan sözleşmenin başında ücretsiz olacağı kararlaştırılan hatır taşınması niteliğindeki taşımalara CMR uygulanmayacaktır¹³.

⁸ RG, 19.07.2003, S. 25173.

⁹ RG, 08.01.2018, S. 30295.

¹⁰ Muktedir Lale, “CMR Konvansiyonu’nun Uygulama Alanı”, Terazi Hukuk Dergisi, C. 5, S.51, Kasım-2010, s. 63-64.

¹¹ Lale, *CMR Konvansiyonu’nun Uygulama Alanı*, 63-64.

¹² Aydın, *CMR’ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, 6.

¹³ Burak Adıgüzel, *Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç)*, (3. Baskı, Ankara, Adalet Yayınevi, 2020) 15; Arslan Kaya, “*Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)*”, (Prof. Dr. Oğuz İmregün’e Armağan, İstanbul, 1998) 315, “Mustafa Erdoğan, *CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu*, (İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2020) 45; Lale, *CMR Konvansiyonu’nun Uygulama Alanı*, 66.



Taşıma sözleşmesinin milletlerarası olarak nitelendirilmesi; CMR m. 1/1 uyarınca; taşıma sözleşmesine konu eşyanın teslim alındığı ve teslim edileceği yerin iki ayrı ülke olmasına bağlıdır. Ayrıca CMR'nin uygulanması için, bu ülkelerden en az birinin CMR'ye taraf olması aranacaktır. Yani tarafların milliyetleri veya ikamet ettikleri ülke gibi; kanunlar ihtilafı hukukuna özgü yabancılık unsuru kriterlerine bakılmayacaktır. Burada esas olan, tarafların taşıma sözleşmesinin kuruluşunda teslim alma ve teslim etme mekânlarının ayrı ülkeler olması hususunda anlaşmasıdır¹⁴. Öyle ki; teslim alınan ve teslim edilen ülke, taraflar arasındaki sözleşme uyarınca CMR'nin uygulanmasını gerektiren ayrı ülkeler olmasına karşın; sonradan gelişen şartlar çerçevesinde taşınmanın gerçekleşmemesi nedeniyle hasar veya kaybın teslim alınan aynı ülkede gerçekleşmesi durumunda; fiiliyattaki durum dikkate alınmaksızın taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan ülkeler doğrultusunda uyuşmazlığa CMR uygulanacaktır¹⁵. Buna karşın taşınacak eşyanın herhangi bir sebeple, eşyanın göndericiye geri teslim edildiği durumda; milletlerarası bir eşya taşınması bulunmayacağından, böyle bir uyuşmazlıkta artık CMR hükümleri uygulanamayacaktır¹⁶.

2. Taşımının Konusu

CMR'ye tâbi bir taşıma için; taşımaya konu olanın yolcu değil eşya olması gerekmektedir. Ancak CMR bağlamında eşya, klasik eşya hukuku anlamındaki sınırlarından çok daha dar anlamdadır. Taşınır eşyaların taşıma hukukuna konu olabileceği istisnalar haricinde¹⁷ tabiatın bir gerçeğidir. Şu halde taşınır eşyalara indirgenen eşya kavramına CMR m. 4 ile getirilen istisnalara değinilmelidir. Buna göre ilk istisna hali, milletlerarası posta anlaşmaları çerçevesinde gerçekleştirilen taşımalarlardır. Örneğin, Türkiye'nin de tarafı bulunduğu “15 Kasım 1965 Tarihli Hukukî ve Ticari Konularda Adli ve Gayriadli Belgelerin Yabancı Memleketlerde Tebliğine Dair Lahey Sözleşmesi”¹⁸ uyarınca yapılan taşımalarda CMR hükümleri uygulanmayacaktır.

¹⁴ Engin Erdil, *Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, (3. Baskı, Ankara, Seçkin, 2020) 37; Lale, CMR Konvansiyonu'nun Uygulama Alanı, 66-67.

¹⁵ Yargıtay HGK, E.2017/121, K.2019/445, T.11.04.2019.

¹⁶ Orhan Sekmen, “*Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıyıcının Ziya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*”, (İstanbul Barosu Dergisi, Cilt:85, Sayı: 4, Yıl: 2011), 110. Konuya ilişkin istinaf mahkemesi kararında; malın gümrükten geçişi esnasında göndericinin evraklardaki hatası sebebiyle göndericiye geri iade edilmesi durumunda; taşıyıcı ile arasındaki uyuşmazlığa CMR yerine TTK hükümlerinin uygulanması gerektiği hüküm altına alınmıştır (İstanbul BAM, 16 HD, E.2017/5619, K.2020/1658, T.09.10.2020.).

¹⁷ Taşınmaz eşyalar özüne zarar gelmeksizin bir yerden başka yere nakledilemeyecek eşyalar olmakla birlikte; pekala taşınmaz olarak nitelendirilebilecek bir köşk; cüz'i miktarda dahi olsa yeri değiştirilmekle bu kurala meydan okuyabilmektedir. Bu husustaki tarihi anekdot için bkz: <http://www.yalova.gov.tr/yuruyen-kosk> ET: 29.11.2021.

¹⁸ RG, 14.06.1972, S. 14218. Sözleşmenin metni için bkz: (Çevrimiçi) https://diabgm.adalet.gov.tr/arsiv/sozlesmeler/coktaraflisoz/lahey/turkce_lah14.pdf ET:29.11.2021.

CMR’de eşya kapsamına getirilen ikinci istisna ev eşyası taşımalarıdır. CMR’de ev eşyasının tanımı yapılmamakla birlikte öğretide ev eşyası kavramı; *“halihazırda toplu bir şekilde kullanılmaktayken, bir başka mekanda aynı şekilde kullanılmak üzere taşımaya konu olan, bir bütünü oluşturan parçalar”* olarak nitelendirilmiştir¹⁹. Buna karşın birtakım eşyaların satıcıdan ilk kez satın alınarak taşınması durumunda bir istisna hali vücut bulmayacak ve CMR hükümleri uygulanacaktır²⁰. Esasında CMR’nin Türkçe tercümesindeki ev eşyası tabiri, Konvansiyonun Fransızca metninde geçen “déménagement” tabiriyle örtüşmekteyken; İngilizce metinde geçen “furniture” ile örtüşmemektedir. İngilizce ve Fransızca metinler bu istisna bakımından örtüşmemekte, İngilizce metinde geçen tabir, demirbaş, levazım mefruşat gibi daha geniş bir kapsamda yorumlanabilmektedir. Nitekim öğretide ev eşyası tabiri, İngilizce metindeki tabir dikkate alınarak; ofis eşyalarını da kapsayacak şekilde değerlendirilmiştir²¹.

CMR kapsamındaki taşımadan dışlanan üçüncü ve son hal; cenaze taşımalarıdır. Cenaze taşımalarından anlaşılması gereken; hayati fonksiyonlarını yitirmiş insan ve hayvan bedenleri olup; bunlar ve beraberinde taşınan çelenk tabut vb. eşyalar bakımından CMR uygulanmayacaktır²².

3. Taşımada Kullanılan Aracın Niteliği

CMR’nin uygulanabilirliğini kapsam yönünden şekillendiren bir diğer husus kullanılan araçtır. CMR m. 1 uyarınca Konvansiyon, karayolundan taşımalara uygulanacağından; Konvansiyona tabi bir taşımadan söz edebilmek için karayolu taşıtının kullanılması gerekmektedir²³. Eşyanın karayolundan taşınması bakımından CMR m. 2’de istisna düzenlenmiş olup, buna göre, eşyanın araçtan indirilmeksizin; denizyolu, demiryolu, kanal, nehir veya havayoluyla nakli halinde de (piggyback) CMR hükümleri geçerli olacaktır²⁴.

CMR m.1/1’de; 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafiki Anlaşması’nın²⁵ 4. Maddesine atıf yapılarak; oradaki tanımları doğrultusunda motorlu araçlar, dizi araçlar, römorklar ve yarı römorkların CMR anlamında araç olarak kabul

¹⁹ Aydın, *CMR’ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, 13.

²⁰ Aydın, *CMR’ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, 13-14.

²¹ Erdil, *Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, 40; Aydın, *CMR’ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, 14; Erdoğan, *CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu*, 67.

²² Erdil, *Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, 39-40; Aydın, *CMR’ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, 12.

²³ Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, 16.

²⁴ Bu hüküm esasen bir ada ülkesi olan Birleşik Krallık’ın uluslararası kara taşımacılığı bakımından CMR’ye tabi kılınabilmesi adına düzenlenmiştir.

²⁵ Anlaşmanın İngilizce metni için bkz: (Çevrimiçi) <https://www.worlddriversassociation.com/pdf/CONVENTION%20ON%20ROAD%20TRAFFIC1949.pdf> ET: 30.11.2021.

edildiği hüküm altına alınmıştır. Anılan anlaşma çerçevesindeki tanımlar şu şekildedir;

- Motorlu araç; Raylar üzerinde çalışan veya elektrik iletkenlerine bağlı araçlar haricindeki, kendinden hareketli nitelikteki; mutad surette insan veya yük taşımada kullanılan araçtır.
- Dizi araç; kendisine ait motora sahip olmakla birlikte, ön dingili olmayan, bu sayede kendi önündeki motorlu araca bindirilebilen, kendi ağırlığı ve kendisine bindirilen römork ağırlığının büyük ölçüde önündeki motorlu taşıt tarafından çekildiği araçtır.
- Römork; motorlu bir vasıta tarafından çekilmek üzere kullanılan herhangi bir vasıttır.

Yukarıdaki tanımlar doğrultusunda ulaşılan sonuç motorlu bir taşıtın insan veya yük taşımaya özgülenmiş ve olağan kullanımlarının da bu amaçlara matuf olmasıdır. Örneğin; köy-ilçe arası işçi taşımada kullanılan traktör ve römorku, olağan haliyle yolcu veya yük taşımaya özgü bir araç olmadığından, CMR anlamında bir araç olarak değerlendirilmeyecektir²⁶. Buna karşın station wagon modelde bir otomobil, CMR anlamında bir araç olarak nitelendirilebilecektir.

B. Taşıyıcının Sorumluluğunun Şartları

1. Eşyanın Kaybı veya Hasara Uğraması

Taşıyıcının CMR bağlamında sorumluluğunun bulunması için taşıma sözleşmesine konu eşyanın; CMR m. 17 uyarınca, kaybı yahut eşyada hasarın meydana gelmesi gerekmektedir. Kayıp ve hasar kavramları taşınan eşyada meydana gelen değişim ve farklı durumlara göre birbiriyle benzeşebilen yönleri haiz olduğundan ayrı ayrı ele alınmasında fayda mülahaza etmekteyiz:

a. Eşyanın Kaybı(Zıyâ Hali)

CMR'de eşyanın kaybına (zıyaa uğraması), ilişkin bir tanım getirilmemiştir. Bu kavramın içeriği, CMR metninde taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen maddelerde yer alan ve fakat tanımı yapılmayan bu ve diğer kavramlar bakımından; taraf devletlerin millî hukuku, yargı içtihadı ve öğreti eliyle doldurulmaktadır.

Öğretide eşyanın kaybı, teslim alınan eşyanın gönderilene teslim edilemeyecek durumda olması olarak tarif edilmektedir²⁷. Kayıp olma; yanma, çalınma vb. fiili bir sebebe dayanabileceği gibi eşyaya gümrükte el konulması yahut gönderilen haricindeki hak sahibi olmayan bir kişiye teslim edilmesine

²⁶ Erdil, *Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, 37.

²⁷ Sabih Arkan, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, (Ankara, Türkiye İş Bankası Tesisi, 1982), 47.

olduğu üzere hukukî bir sebebe de dayanabilmektedir²⁸. Taşıma sözleşmelerinde eşyanın kaybına dair uygulamadan sıkça karşılaşılan örnekler; eşyanın tamamen kaybolması, değerini tümünden kaybetmesi, eşyanın sürekli olarak veya belirsiz süreliğine taşıyanın elinden çıkması olarak sıralanabilecektir²⁹. Ancak eşyanın geçici olarak taşıyanın elinden çıkması eşyanın kaybı olarak nitelendirilemeyecektir³⁰. Kaybın geçici süre için olup olmadığının belirlenmesi CMR m. 20 çerçevesinde yapılacaktır³¹.

Eşyanın fiziki mevcudiyetini muhafaza etmekle birlikte ekonomik değerinin yok olması ve böylece amacına uygun surette kullanılmasının mümkün olmamasını durumları da kaybolma hali kapsamındadır³². Örneğin; taşımaya konu taze mahsul yaş incirin, aracın soğutucusundaki arıza neticesinde bozulması halinde; ürünün aslî nitelikleri değişmiş olmakla eşyanın kaybı söz konusu olacaktır³³.

Eşyanın kaybı hali, tam kayıp veya kısmî kayıp olarak gerçekleşebilir. Nitekim CMR m. 17’de kısmî ve tam kayıp ayrımı yapılmıştır. Bu ayrıma bağlı olarak da CMR m. 23/3’te tazminatın belirlenmesi, CMR m. 32’de ise zamanaşımı süresinin başlangıcı bakımından farklılıklar oluşmaktadır.

Tam kayıp durumunda; eşyanın tesliminin gerçekleşmemesi hali, gönderilenin eşyanın niteliklerinin tümünden mahrum kalması sonucunu

²⁸ Kaya, *CMR II*, 246; Mustafa Topaloğlu, “*Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk*”, (Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk Ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, Ankara, 2009), 400.

²⁹ Hakan Karan vd, *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi*, (Ankara, Yetkin Yayınları, 2020), 378-379; Kübra Yetiş Şamlı, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar Ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, (İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2013), 30.

³⁰ Kaya, *CMR II*, 247.

³¹ CMR m. 20 uyarınca taşıma sözleşmesinde bir süre kararlaştırılması halinde bu sürenin bitiminden itibaren 30 gün geçtiği takdirde eşyanın kaybolduğu, karineten kabul edilmiştir. Süre belirlenmeyen durumda ise eşyanın tesliminden itibaren 60. günün sonunda anılan karine vücut bulmaktadır. Bu durumda hükmen kayıp hali vücut bulduğundan tazminat hakkı doğmaktadır. Diğer taraftan eşyanın anılan süreler geçtikten sonra bulunması halinde, bu karineye başvurup başvurmama hususu hak sahibinin serbestiyetindedir (Karan, *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi*, 643). Ancak bu eşyanın bulunduğu takdirde hak sahibinde bildiriminin, taşıyıcıdan yazılı olarak talep edilmediği durumlarda yahut bulunan eşyaya dair hak sahibine bildirim yapıp da takip eden 30 gün içinde herhangi bir talepte bulunulmadığı durumda; taşıyıcının bulunduğu ülke hukuku çerçevesinde eşya üzerinde tasarruf hakkı bulunmaktadır (CMR m. 20/4).

³² Karan vd, *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi*, 378-379.

³³ Aksoy Yavaş, *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, (İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2016), 58.

doğurmaktadır³⁴. Öyle ki taşımaya konu eşyanın ambalajı dahi hak sahibine teslim edilememiş olabilecektir³⁵. Eşyada meydana gelen zarar sonucu, eşyanın niteliğini kaybetmesi durumunda; eşyanın halen mevcut bir sovtaj değeri (hurda değeri) olabilecektir. Örneğe dönecek olursak, bozulan yaş incirin sovtaj değerinin bulunması, örneğin hayvan yemi fabrikalarına hammadde olabilecek durumda olması tam kayıp halini etkilemeyecek olup; tazminat hesaplamasında mahsup yapılabilecektir³⁶. Buna karşın öğretide bir kısım görüş, eşyanın niteliğindeki değişimlerin tam kayıp olarak nitelendirilemeyeceğini ileri sürmüştür³⁷.

Taşınan eşyanın niteliğindeki, eşyanın tümünün özünü ve niteliğini etkilemeyen niceliksel değişim(kütle/hacim/uzunluk azalması) yahut parça eksilmeleri kısmen kayıp olarak değerlendirilmektedir³⁸. Örneğin taşımaya konu 50 koli çamaşır makinesinden ikisinin kaybolması yahut araç manevrası sonucu işlevsiz hale gelmesi ve fakat kalanların sağlam teslimi halinde kısmî kayıp hali vardır. Diğer taraftan, eşyanın niceliğindeki azalmanın eşyanın kalan kısmını anlamsız ve değersiz hale getirmesi halinde tam kayıp söz konusudur. Nitekim 1001 parçadan oluşan yap-boz setinin bir adet parçasının kaybolması, yap-bozdan murâd edilen amacın tümünden suya düşmesine sebep olmakla bu durumu örneklemektedir..

b. Eşyanın Hasara Uğraması

Taşıma sözleşmesine konu eşyanın değerini düşüren maddi kayıplar olarak kısaca nitelendirilmektedir³⁹. Öğretide hasar kavramı yönünden CMR'nin tümü dikkate alınarak yapılmış ayrı ve detaylı bir tanımı da mevcuttur. Buna göre; taşıma sözleşmesine konu eşyanın fiziksel özelliğinde kötüleşme veya değişme meydana getiren, böylece eşyanın durumu veya değerinde neticeler doğuran, buna karşın kullanım amacını kaldırmayan ve eşyanın tümünden değer veya miktarını yok etmeyen etki olarak tanımlanmıştır⁴⁰. Örneğin; taşınmakta

³⁴ Kerem İmrak, *Karayolu Taşımacılığında CMR'ye Göre Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırı*, (Ankara, Bilge Yayınevi, 2017), 40.

³⁵ Kaya, *CMR II*, 246.

³⁶ Yavaş, *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, 61.

³⁷ Aydın, *CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, 53-54; Topaloğlu, *Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk*, 400.

³⁸ Kaya, *CMR II*, 246.

³⁹ Gözde Cömert Varol, *Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp veya Hasardan Sorumluluğu*, (İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2020), 44; İmrak, *Karayolu Taşımacılığında CMR'ye Göre Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırı*, 41.

⁴⁰ Erdoğan, *CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu*, 110.

olan bir iş makinesinin, meydana gelen trafik kazası neticesinde kumanda panelinin kırılması bir hasar halidir.

Eşyanın hasarı halinde de kaybında olduğu üzere kısmî hasar- tam hasar ayrımı yapmak mümkündür. 10 palet kitap kolisinin 1 paletinin taşıyan araçtaki nem sonucu lekelenmesi durumda; kısmî hasarın mevcut olduğu ifade olunabilecektir. Diğer taraftan taşımaya konu eşya bütünü bir kısmındaki hasar diğerlerinin de değerinde eksilme meydana getirdiği durumda eşyanın tamamının hasara uğradığı kabul edilmelidir⁴¹. Nitekim az önceki örnekte; 10 paletlik yükün her paletinde, 10 ciltlik bir eserin ayrı ciltleri yer alıyorsa; tüm yük bakımından hasar meydana gelmiş olacaktır.

Öğretide, hasar ve kayıp halinin sınırlarının çizilmesinin her zaman çok mümkün olmadığı değerlendirilmiştir⁴². Buna karşın öğretide geniş bir çevrenin; eşyanın kırılması, çizilmesi, ıslanması, kokması, paslanması, kirlenmesi gibi haller hasara ilişkin örnek durumlar olarak sıralanmıştır⁴³. Kanaatimizce verilen örneklerin bir çırpıda hasar olgusu olarak nitelendirilmesi mümkün görülmemelidir. Zira en basitinden bir sürahinin kırılması ile bir iş makinesinin direksiyonunun kırılması arasında; birincinin eşyanın kaybı ikincisinin ise hasarı olması yönüyle bir fark bulunmaktadır. Yine taşıma konusunun kıyafet yahut çimento olmasına göre ıslanma vakasının neticeleri; meydana gelen olgunun hukukî niteliğini değiştirmektedir. O halde; hasar kavramı en başta yaptığımız tanım doğrultusunda eşyadaki etkileri özelinde ayrıca değerlendirilerek tespit edilecektir.

Hasar ve kayıp kavramlarının ayırımına ilişkin bir kıstas getirmek gerekirse; hasar-kayıp ayrımı bakımından temel ölçüt, '*meydana gelen maddî kötüleşmenin, geri döndürülebilir bir değer azalması şeklinde meydana gelip-gelmemesi*' olarak ileri sürülebilecektir⁴⁴. Kayıp bakımından; eşyadaki zararın tamir edilemeyecek boyutta olduğu yahut tamirin ekonomik bakımdan anlamsız hale geldiği durumun oluşması aranacaktır⁴⁵. Hasarda ise geri döndürülebilir bir değişim, dönüşüm veya kötüleşme söz konusu olacaktır. Örneğin, taşımaya konu kıyafet ambalajlarının, taşıma aracının içinin temiz olmaması dolayısıyla kirlenmesi hadisesinde; ambalaj kirlenmesi, eşyanın maddî değerinde azalma meydana getirmekle birlikte bu azalma ambalajın yenilenmesi yahut temizlenmesiyle giderilebilen, eşyanın kullanım amacını bertaraf etmeyen bir hasar olarak nitelendirilebilecektir. Şu halde; örnekteki hasar halinde ambalajların kirli olması, değerlerinde temizliği gerektirir bir

⁴¹ Emine Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu*, (İstanbul, Beta Yayınları, 2000), 77; Arkan, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, 51.

⁴² Kaya, *CMR II*, 248.

⁴³ Sekmen, 113, Kaya, *CMR II*, 247; Topaloğlu, 400; İmraç 41

⁴⁴ Erdoğan, *CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu*, 131.

⁴⁵ Kaya, *CMR II*, 248.

azalma meydana getirdiğinden, temizlik bedelince bir tazminat sorumluluğu söz konusu olacaktır.

Getirmiş olduğumuz kıstastaki zayıf nokta; hasara ilişkin yapmış olduğumuz detaylı tanım kapsamına giren bazı örnekleri kapsamayacak olması yönündendir. Şöyle ki; taşıma konusu taze meyvenin, aracın soğutucu mekanizmasının kesintili çalışması sonucu Pazar ömrünün kısalması örneğinde; taşınan eşyanın ekonomik ömrü yönüyle oluşan zararın geri dönüşü imkânsız olup olgusal bakımdan kayıp haliyle benzeşmektedir. Öte yandan bu zarar hali, eşyanın tümünden değerini yok etmemesi ve kullanım amacını ortadan kaldırmaması yönüyle hasar tanımımıza dâhil olmaktadır. Hasar ve kayıp arasında; her durumda kesin bir ayırımın yapılamayacağı yönündeki yukarıda mezkûr görüşe; bu ve benzer örnekler bakımından katılıyor ve konunun çözümünü âtiye havale ederek, iddiadan yoksun bir surette sorunun tespitiyle iktifa ediyoruz.

2. Kayıp veya Hasarın Taşıyıcının Zilyetliğinde Gerçekleşmesi

Eşya taşıyıcısının kayıp ve hasar dolayısıyla sorumluluğu, eşyanın kendi hâkimiyet alanına dâhil olmasıyla başlamaktadır⁴⁶. Zira eşyaya özen borcunun doğması da eşyanın teslim alınması ile doğan; teslim etmeyle sona eren bir borçtur⁴⁷. Ancak sorumluluğun doğması için zararın, taşıyıcının zilyetliği esnasında meydana gelmesi zorunluluğu bulunmayıp; zarar doğuran olay zilyetlikte vuku bulmakla birlikte eşyanın teslim edilmesinden sonra zararın oluşmasında da taşıyıcı sorumlu tutulabilecektir⁴⁸. Taşıyıcının sorumluluğunda taşıyıcının zilyetliği şartı, CMR m. 3 bağlamında ifa yardımcılarının⁴⁹ da sorumluluğu düzenlemesi çerçevesinde bunların zilyetliği durumunda da sağlanmaktadır.

a. Teslim Alma

Taşıma hukuku bakımından eşyanın teslim alınması; taşıyıcının hâkimiyeti alanına girmesini, yani eşyaya zilyetliği ifade etmektedir⁵⁰. Bu zilyetliğin doğrudan veya dolaylı olmasının bir önemi bulunmamaktadır⁵¹. TMK m.973 uyarınca zilyetlik; 'şey' üzerindeki fiili hâkimiyettir. Öyle ki; şeyin zilyedi ile

⁴⁶ Arkan, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, 51.

⁴⁷ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu*, 84.

⁴⁸ Kaya, *CMR II*, 240, dn. 9.

⁴⁹ Maddede geçen 'his agent' ifadesi, çalıştırılanlar; 'servants and any other persons whose services he make use' ifadesi, hizmetliler yahut hizmetinden yararlandığı herhangi kişiler olarak çevrilmekle birlikte Türk hukuku bakımından bu kapsayıcı düzenlemenin ifa yardımcısıyla karşılanabileceği görüşündeyiz.

⁵⁰ Yetiş Şamlı, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar Ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, 46.

⁵¹ Kaya, *CMR II*, 241

taşıyıcı arasında -zilyetliğin objektif unsurunu teşkil eden- fiziksel bir ilişki gerekmemekte olup; bu ilişki, fiilen elde bulundurmaya da indirgenemeyecek düzeydedir⁵². Örneğin taşıyıcının, bir ifa yardımcısı eliyle malı taşıması durumunda zilyetliği dolaylı da olsa devam etmektedir. Nitekim CMR m.3'te ifa yardımcılarının hâkimiyeti altındayken oluşan hasar ve kayıplardan sorumluluğun da taşıyıcıya atfedilmesi, bu durumu doğrular niteliktedir. Zilyetliğin sübjektif unsuru ise zilyet olma iradesi(animus) olup; taşıyıcının o eşyayı teslim alma iradesiyle hareket etmesini gerektirmektedir. Şu halde taşıyıcının haberi olmadan araca yüklenen bir eşyanın taşınmasındaki hasardan sorumlu tutulamamasında; taraflar arasında bir taşıma sözleşmesi bulunmaması yanında, eşyaya zilyet olma iradesinin bulunmaması da etkimektedir.

Taşımaya konu eşyanın teslim alınmasıyla taşıyıcının sorumluluğu başlamakla birlikte; eşyanın araca yüklenmesi ve istiflenmesi yükümlülüğü sorumluluğun başlangıcında önemli rol oynamaktadır⁵³. Bu işlerin taşıyıcıya ait olması halinde sorumluluk, eşyanın taşıyıcının hâkimiyet alanına girmesiyle başlayacak olup; mezkûr işlerden taşıyan yükümlü kılındığı senaryoda sorumluluk, yükleme ve istiflemenin bitmesiyle başlayacaktır.

b. Teslim Etme

Teslim etme; taşıyıcının taşıma borcunu yerine getirmesini takiben, eşyayı teslim etmeye yetkili kılınan kişiyle⁵⁴ zilyetliğin devrinde anlaşarak eşyayı devretmesi yoluyla gerçekleşir⁵⁵.

Zilyetliğin devri iki taraflı bir hukuki işlem olmakla; tek taraflı gerçekleştirilmesi, örneğin gönderilenin kapısına terk edilmesi teslim etme olarak kabul görmeyecektir⁵⁶.

Eşyanın teslim edilme anı, eşyanın boşaltılması işini, kimin üstlendiğine göre değişiklik arz edecektir. Taşıyıcının boşaltma işin üstlendiği durumda; boşaltmayı takiben, boşaltmayı sağlayan donanımın yahut fiziken taşıyan insanın eşyayla temasının çözüldüğü an teslim etme işlemi, ilgili parça bakımından gerçekleşir⁵⁷. Taşıyıcının boşaltmayı üstlenmediği durumda ise

⁵² Haluk Nami Nomer/ Serkan Ergüne, *Eşya Hukuku*, (8. Bası, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2020), 18.

⁵³ Yavaş, *Kara Yoluunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, 76.

⁵⁴ Arkan, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, 55.

⁵⁵ Yetiş Şamlı, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar Ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, 53.

⁵⁶ Arkan, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, 55; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu*, 93; Yetiş Şamlı, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar Ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, 53.

⁵⁷ Yetiş Şamlı, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar Ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, 55.

hak sahibinin boşaltmaya başlamasıyla yani boşaltma donanımı yahut fiziki taşıyan insanın eşyayla temasıyla ilgili parça bakımından gerçekleşir⁵⁸.

C. Sorumluluğun Hukukî Niteliği

Milletlerarası karayolu taşıyıcısının CMR kapsamında sorumluluğu madde 17'de düzenlenmiştir: “*Taşıyıcı, yükü teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybından ve doğacak hasardan sorumludur.*” Bu hüküm, maddenin tamamı nazara alındığında, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin CMR'deki temel dayanak maddedir⁵⁹.

Taşıma sözleşmesinde taşıyıcı; eşyayı bir yerden başka bir yere nakletmeyi aslî edim olarak üstlenmekte, eşyanın hâkimiyeti altında bulunduğu dönemde ise bir yan edim borcu olarak eşyayı gözetip koruma yükümlülüğü altına girmektedir⁶⁰. Taşıyıcı kayıp ve hasardan özen yükümlülüğünü ihlal etmesi dolayısıyla sorumlu tutulmaktadır⁶¹.

Taşıyıcı, kayıp ve hasara yol açılması halinde bunlardan sorumlu olup; sorumluluktan kurtulmasına ancak CMR m. 17/2,4'te belirtilen sebepler çerçevesinde mümkün kılınmıştır. Yani taşıyıcı zarara sebep olan olayın meydana gelmesinde kusur bulunmadığı ispat etse dahi kurtulamayacak; ancak CMR'de sınırlı sayıdaki kurtuluş hükümleri çerçevesinde sorumluluktan kurtulabilecektir⁶². Bu durum, taşıyıcının CMR bağlamında kayıp ve hasardan doğan sorumluluğunun; öğretide baskın görüşçe yumuşatılmış kusursuz sorumluluğa dayandırılmasını sağlamıştır⁶³. Kanaatimizce bu görüşe katılmamak için herhangi bir sebep bulunmamaktadır. Buna karşın azınlıkta kalan görüşe göre CMR'de taşıyıcının sorumluluğu, ağırlaştırılmış kusur sorumluluğudur⁶⁴. Öğretide bu sorumluluğun dayandığı noktanın saptanmasının CMR'nin yorumuna ciddi bir katkı sunmayacağı⁶⁵ ve pratik bir sonuç doğurmayacağı değerlendirilmiştir⁶⁶.

⁵⁸ Yetiş Şamlı, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar Ve Geç Teslimden Sorumluluğu, 54; Yavaş, Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, 78.

⁵⁹ Sekmen, Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıyıcının Ziya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, 110.

⁶⁰ Arkan, Karada Yapılan Eşya Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu, 47; Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, 67-68.

⁶¹ Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, 68.

⁶² Kübra Yetiş Şamlı, Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yolu İle Eşya Taşımlarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, (İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2008), 17.

⁶³ Arkan, Karada Yapılan Eşya Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu, 44; Kaya, CMR I, 325; Kaya, CMR II, 239-240; Yetiş Şamlı, Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yolu İle Eşya Taşımlarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, 17.

⁶⁴ Aydın, CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, 33.

⁶⁵ Andrey Messent/ David A. Glass, CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road, 2. Edition, New York, Lloyd's of London Press Ltd, 1995, 103-104.

⁶⁶ Aydın, CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, 34.

Nihayet, CMR m. 17’de düzenlenen sorumluluk, taşıma sözleşmesinden doğan borcun ihlali neticesinde vücuda gelen bir borç olduğundan sözleşmesel bir borç olarak karşımıza çıkmaktadır⁶⁷. Nitekim Yargıtay kararına konu bir uyuşmazlıkta⁶⁸; Budapeşte-İstanbul arası otomotiv yedek parça taşıması esnasında, bir trafik kazası meydana gelmiş ve bu kazada taşıyıcı araç sürücünün kusursuz olup karşı taraf sürücüsünün tam kusurlu olduğu durumda; CMR sorumluluğunun kusursuz durumdaki taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmayacak sözleşmesel bir sorumluluk olduğu ve bu sebeple ortaya çıkan zarardan taşıyıcının sorumlu olduğu hüküm altına alınmıştır.

Sözleşmeden doğan sorumluluk bir –den sorumluluk hali olup⁶⁹; kural olarak sözleşmeye aykırılık sonucu sorumluluğu doğan borçlu; sebep olduğu borcun tamamından sorumlu olup, borcu tam ve gereği gibi ifa etmek zorundadır⁷⁰. Ancak hukuk düzeni bazı hallerde borçlu lehine genel kurala istisna getirerek; alacaklının borçluyu belli bir sınıra kadar takip etmesine izin vermektedir. Nitekim CMR’de benzer şekilde taşıyanın sorumluluğunda sınırlı sorumluluk ilkesi benimsenmiştir⁷¹.

Taşıma hukukunda sınırlı sorumluluk ilkesinin getirilmesinin ardında birtakım sebepler bulunmaktadır. Bunlar;

- sorumluluk riskinin hesaplanabilir ve sigortalanabilir hale getirilerek taşıma ücretlerinin makul tutulması,
- taşıyıcının öngöremeyeceği ve ekonomik çöküntüye sebep olacak tazminatlarla karşılaşmasının önlenmesi,
- taşıma işinin, gönderen ve gönderilen dahil tüm tarafların menfaatine olarak ticari bakımdan kâr/risk rasyosu yönüyle mantıklı bir işkolu olarak benimsenebilmesini temin etmektir⁷².

II. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN SINIRLARI

A. Taşıyıcının Sorumlu Olduğu Tazminat ve Zarar Kalemleri

Taşımaya konu eşyanın kaybı yahut hasara uğraması sonucunda zarar doğmuşsa; CMR m. 17/2,4’ te düzenlenen sorumluluktan kurtuluş

⁶⁷ Karan, 362-363; Yetiş Şamlı, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar Ve Geç Teslimden Sorumluluğu, 72; Yavaş, Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, 101.

⁶⁸ Yargıtay 11. HD, E.2016/10417, K.2018/2748, T.16.04.2018.

⁶⁹ M. Kemal Oğuzman/M. Turgut Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt- I*, (18. Baskı, İstanbul, Vedat Yayıncılık, 2020), 18.

⁷⁰ Yavaş, *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, 158.

⁷¹ Yavaş, *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, 159.

⁷² Arkan, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, 150; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu*, 150; Yavaş, *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, 160.

sebeplerinden⁷³ istifade olunmadıysa; taşıyıcının sorumluluğu doğacaktır⁷⁴. Sorumluluk halinde doğacak tazminata ilişkin esaslar, CMR m. 23-29 arasında düzenlenmiştir.

1. Eşyanın Kaybı Halinde

CMR m. 23/1 uyarınca, eşyanın kaybolması halinde tazminatın belirlenmesi, eşyanın teslim alındığı yer ve zamandaki değere göre hesaplanacaktır. Eşyanın taşıyıcının teslim alındığı değeri; teslim etme yerindeki değerinden farklılık arz etmektedir. Zira eşyanın teslim edilme yerindeki kâr marjı daha farklı olabileceği gibi, taşıma ücreti ve sair masraflar da eşyanın değerini artırmaktadır. Bu sebeple sınırlı sorumluluk ilkesinin getirdiği öngörülebilirliğe hizmet eden CMR m.23/1 uyarınca teslim alınma yer ve zamanındaki eşya değeri tazminat hesabında dikkate alınacaktır. Nitekim Yargıtay kararına konu bir uyuşmazlıkta⁷⁵; taşıma sözleşmesine konu kirazların, teslim alındığı Alaşehir ilçesinde ve teslim alınma tarihindeki değerine göre tazminat hesabı yapılmayışı bozma gerekçesi olarak gösterilmiştir.

Eşyanın değerinin hesaplanmasında; CMR m. 23/2'de kademeli olarak belirleme kıstasları düzenlenmiş olup; bu kıstaslardan ilk sonuç verenin yardımıyla eşyanın değeri belirlenecektir. Bu kıstaslar şunlardır:

- **Eşyanın borsa değeri:** taşıma sözleşmesine konu eşyanın borsada işlem gören bir eşya olması durumunda; borsa fiyatı üzerinden eşyanın değeri tespit edilecektir. Örneğin kahve; Amerika Birleşik Devletleri'nin Nasdaq borsasında işlem gören bir emtia olmakla; oradan teslim alınan kahvenin İstanbul'a CMR anlamında karayolu taşıması yoluyla getirilmesi durumunda(örneğin RO-RO gemisiyle); eşyanın değeri, teslim alma anındaki borsa fiyatı üzerinden belirlenecektir.
- **Eşyanın piyasa değeri:** aynı cins eşyanın devamlı alışverişe konu olması neticesinde arz talep dengesinin yönlendirmesiyle ulaştığı değerdir⁷⁶. Şu halde borsa fiyatı olmayan eşyalar bakımından eşyanın piyasadaki değeri tazminat hesaplamasında dikkate alınacaktır. CMR uygulamasında; TTK m. 880/3-c bendindeki düzenlemeye paralel bir şekilde; eşyanın taşınmasından önce gönderen ile gönderilen arasındaki satış işleminin faturasında yazan bedeli, eşyanın piyasa değeri olarak dikkate alınmaktadır⁷⁷. Eşyanın piyasa

⁷³ Sorumluluktan kurtulma sebepleri çalışmamızın ana temasını teşkil etmediğinden düzenlendiği maddelerin belirtilmesiyle yetinilmiştir. Konuya ilişkin ayrıntılı açıklamalar için bkz: Yavaş, *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, 103 vd; Aydın, *CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, 56 vd.

⁷⁴ Kaya, *CMR II*, 261.

⁷⁵ Yargıtay 11. HD, E.2011/7539, K.2013/11050, T.28.05.2013.

⁷⁶ Kaya, *CMR II*, 262.

⁷⁷ Yavaş, *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan*

değerinin belirlenmesi esasında; eşyanın imalat değerini, imalat sonrası bir miktar kâr⁷⁸, ambalaj-yükleme masraflarını içerecektir⁷⁹. Ancak sınırlarda verilecek gümrük vergisi, KDV, ÖTV vb. resim, harç vergiler piyasa değerinden hariç tutulacaktır⁸⁰.

- **Eşyanın objektif değeri:** taşımaya konu eşya aynı cins ve kalitedeki malların kıymetini ifade etmektedir. Borsa ve piyasa fiyatı bulunmayan eşyalar bakımından bu değer geçerli olacaktır (CMR m. 23/2). Nitekim konuya ilişkin bir Yargıtay kararında⁸¹, zarar gören eşyanın yalnızca gönderenin düzenlediği fatura fiyatı üzerinden değerinin kabulü bozma sebebi yapılmış olup; CMR m. 23 uyarınca malın borsa ve piyasa fiyatı yoksa aynı cins ve kalite malların rayicine göre eşya değeri için bilirkişi raporu alınması gerektiği sonucuna varılmıştır.

Eşyanın tümüyle kaybolması halinde; yukarıdaki kıstaslar uyarınca tespit edilen değeri tam olarak dikkate alınacaktır. Kısmen kayıp halinde ise CMR m. 23/4 doğrultusunda; kaybın oranı eşyanın tam değeriyle çarpılması sonucu ulaşılan değer üzerinden belirlenecektir. Eşyanın teslim edildiği yer ve zamandaki değerinin ispatı, tazminat alacağı talebinde bulunan üzerinde olacaktır⁸².

2. Eşyanın Hasara Uğraması Halinde

Taşınan eşyanın hasara uğraması halinde tazminatın belirlenmesi CMR m. 25'te düzenlenmiştir. Bu maddede, CMR m. 23'te kayıp halindeki hesaplama atıf yapıldığından öncelikle; eşyanın değerine ilişkin; CMR 23/1,2'deki ölçütler çerçevesinde bir belirleme yapılacaktır. , Bu belirlenen değer hasar oranıyla çarpılması sonucu hesaplanan tutardan hasar oranına isabet eden taşıma ücreti/gümrük/diğer giderler indirilecek ve elde edilen rakam tazminat tutarı olacaktır.

Hasar halinde CMR m. 25/2 gereğince tazminata üst sınır getirilmiştir. Buna göre tam hasar halinde ödenecek tazminat; tam kayıp halindeki tazminatı aşamayacağı ; benzer şekilde kısmi hasar halinde ödenecek tazminatın da kısmi kayıp halinde ödenecek tazminatı aşamayacağı düzenlenmiştir.

Sorumluluk, 166-167.

⁷⁸ Kanaatimizce de imalat değeri üzerine bir miktar kâr eklenmesi yerinde olup, bu kâr tutarında; eşyanın teslim edileceği yerdeki değil teslim alındığı yerdeki kâr marjı dikkate alınmalıdır.

⁷⁹ Kaya, *CMR II*, 262; Yavaş, *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, 166-167.

⁸⁰ Kaya, *CMR II*, 262; Erdoğan, *CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu*, 173.

⁸¹ Yargıtay 11. HD, E.2016/6808, K.2017/7529, T.21.12.2017.

⁸² Arkan, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, 156; Aydın, *CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, 118.

3. Tazminat Hesabında Sorumluluğu Sınırlayan Üst sınır

Daha önce ifade ettiğimiz üzere CMR'de taşıyıcının sorumluluğu sınırlı sorumluluk ilkesi çerçevesinde düzenlenmiştir. Bu sınır iki farklı üst sınırın birlikte geçerli olmasıyla ile uygulanmaktadır. İlki, yukarıda izah ettiğimiz CMR m. 23/1,2 düzenlemesi, eşyanın değeriyle sınırlanan bir sorumluluk olup; bu sınırlamayla eşyanın değerini aşabilecek kâr kaybı gibi bazı masraflardan oluşan zarar kalemlerinin talep edilmesi engellenmiştir.

İkinci üst sınır ise sınırlı sorumluluk ilkesini CMR'de somutlaştıran; sorumluluğu sınırlayan üst sınırı getiren, madde 23/3 hükmüdür. Bu hükme göre; taşıyıcının sorumluluğu, eşyadan eksilen kilogram başına 8.33 Özel Çekme Hakkı/ÖÇH(Special Drawing Right/SDR) tutarıyla sınırlanmış olup; bu tutarı aşamayacaktır⁸³. Hesaplamada dikkate alınan ağırlık, madde hükmü gereği brüt ağırlıktır. Dolayısıyla eşyanın yanında; ambalaj, palet ve destek gibi unsurlar da mevcutsa bunlar dâhil edilerek toplam ağırlık üzerinden üst sınır belirlenecektir⁸⁴.

Taşıyıcının sorumluluğuna bir üst sınır getiren CMR m. 23/3 hükmü, hasarlı veya kaybolan eşya bakımından, eşyanın kilogram cinsinden ağırlığının 8.33 ile çarpılması sonucu bulunan miktarda ÖÇH'ye tekabül etmektedir⁸⁵. Bu üst sınırın, eşyada meydana gelen kayıp veya hasar değerinden farklı olması durumunda (*ki aynı olması çok istisnâî bir durumdur*); daha düşük tutardaki meblağ, sorumluluk sınırı olarak geçerli olacaktır.

Öğretide; taşımaya konu eşyanın birden fazla parça sayısına sahip eşyadan oluşması halinde, CMR m. 23/3'te öngörülen üst sınırın nasıl uygulanacağına dair görüş ayrılığı bulunmaktadır. İlk görüşe göre; herhangi bir parçadaki zarar bakımından, taşıma senedine konu toplam kg üzerinden hesaplanan üst sınır uygulanacaktır⁸⁶. Bu görüşün temel argümanı CMR m. 12'de düzenlenen eşyanın bölünmezliği ilkesi ve taşıyıcının bu üst sınırı sözleşmenin en başında öngörebilir durumda olmasıdır⁸⁷.

⁸³ ÖÇH; ABD Doları , Euro, İngiliz Sterlini, Japon Yeni ve Çin Yuanı baz alınarak hesaplanarak belirlenen sunî bir kurdur. Tazminat tutarını oluşturan ÖÇH'nin ilgili devletin para birimine çevrilmesi işlemi, taraflar arasında aksini kararlaştırmamışsa mahkemenin karar tarihi olacaktır(CMR m. 23/7).

⁸⁴ Kaya, *CMR II*, 262.

⁸⁵ Erdil, *Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, 398.

⁸⁶ Erdoğan, *CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu*, 183; Aydın, *CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, 119-120; Karan, *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi*, 699. Taşınan eşyalar arasında bir bağımlılık olması durumunda da toplam ağırlık üzerinden üst sınır belirleneceği yönündeki benzer görüş için bkz: Yetiş Şamlı, *Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, 27-28.

⁸⁷ Aydın, *CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, 119-120.

İkinci görüşe göre; zarar gören eşyanın ağırlığı ile 8,33 ÖÇH'nin çarpılmasıyla bulunan değer; o zarara dair tazminatın üst sınır olarak uygulanacaktır⁸⁸.

Türk yargı uygulamasında; taşımaya konu eşyanın bir kısmında zarar meydana geldiği takdirde; yalnızca zarar gören kısım bakımından CMR m. 23/3 bağlamında üst sınır hesaplaması yapılması esası benimsenmiştir⁸⁹. Nitekim Yargıtay kararına konu bir uyuşmazlıkta⁹⁰; Türkiye-Macaristan arasında taşınan emtianın bir kısmının hasarlanmasına ilişkin alınan bilirkişi raporunda, taşınan eşyanın tümünün brüt ağırlığı üzerinden CMR m. 23/3 uyarınca üst sınır belirlenmesi bozma sebebi yapılmıştır. Aynı kararda, yalnızca hasara uğrayan kısmın brüt ağırlığı dikkate alınarak hesaplama yapılması gerektiği hüküm altına alınmıştır. Kanaatimizce de ikinci görüş doğrultusundaki Yargıtay uygulaması yerindedir. Bu görüşe ilişkin gerekçemiz ise; taşıdığı yükün bir kısmı yolun yarısında zayı olan taşıyıcının, yükün kalan kısmı için yolun kalan kısmında sorumluluğunu sınırlı tutmak adına özenli taşımaya yöneltecek meşru bir gayenin muhafaza edilmesidir.

4. İade Olunacak Masraflar

CMR m. 23/4'de; eşyanın kaybedilmesi halinde iade edeceği masraflar düzenlenmiştir. Madde metninde eşyanın kaybı haline ilişkin bir ifade kullanılmışsa da öğretide bunun hasar halini de kapsadığı belirtilmiştir⁹¹, Yargıtay uygulamasında da hasar ve kayıp haline ilişkin olarak değerlendirilmiştir⁹².

Buna göre eşyanın tamamında kayıp veya hasar meydana geldiyse; taşıma ücreti, gümrük resimleri ve varsa sair ödemeler de hak sahibine ödenecektir. Zira bu ihtimalde; eşyanın hiçbir kısmı teslim edilememekle yapılan yan giderlerin tümü boşuna yapılmış olacağından, anılan masraflar taşıyıcıdan tazmin edilebilecektir⁹³.

Eşyanın kısmen kaybolması veya hasarı durumunda; kayba veya hasara uğrayan oranda iade edilecektir. Şu halde taşınan emtianın %25'i kaybolmuşsa bu oranda, tamamen kaybolmuşsa alınan masrafların ve ödemelerin hepsi iade edilecektir.

⁸⁸ Yavaş, *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, 184.

⁸⁹ Yargıtay 11. HD, E.2012/14163, K.2013/11968, T.10.06.2013; İstanbul BAM 13. HD, E.2017/1021 K.2018/471 T.23.05.2018; Yargıtay 11. HD, E.2011/15774, K.2013/69, T.07.01.2013.

⁹⁰ Yargıtay 11. HD, E.2013/13559, K.2014/3539, T.26.02.2014.

⁹¹ Yavaş, *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, 173.

⁹² Yargıtay 11. HD, E. 2017/1823 , K. 2018/7958, T. 17.12.2018.

⁹³ Aydın, *CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, 123.



İsteme konu olan tüm bu masraflar yükün taşınması dolayısıyla yapılmış olmalıdır. Maddede geçen diğer ödemeler deyimi ile iadesi istenen masraf kalemlerinin sınırlı sayıda olmadığı anlaşılmaktadır. Ayrıca bu masraflar bakımından CMR m. 23/3'te öngörülen üst sınır uygulanmayacaktır⁹⁴.

5. Faiz

CMR m. 27 uyarınca konvansiyon kapsamına giren taşımalarından kaynaklanan tazminat taleplerinde, hak sahibi yıllık %5 oranında faiz isteyebilir. Faiz, hak sahibinin taşıyıcıya ödeme talebinde bulunduğu tarihten itibaren işlemeye başlayacaktır. Eş deyişle, taşıyıcıya ihtarname keşide edilmişse bu ihtarnamenin ulaştığı tarihten; dava yolu tercih edilmişse davanın açıldığı tarihten itibaren faiz tahakkuk edecektir.

Konvansiyon çerçevesinde faiz oranının belirlenmesi, konvansiyona taraf devletlerin değişkenlik gösteren uygulamalarından doğacak karışıklığın önlenmesinin amaçlandığı şüphesizdir. CMR m. 41, taraflar arasında akdedilen sözleşmenin, konvansiyon hükümlerine aykırılık teşkil etmesi halinde ilgili koşulların kesin hükümsüz sayılacağını düzenlemiştir. Faiz düzenlemesi bu yönüyle incelendiğinde emredici hüküm teşkil etmektedir. Şu halde düzenleme ile birlikte, tarafların daha düşük faiz oranı belirleyebilmesi yönünden engel yoksa da, daha yüksek faiz oranı belirlemelerinin önüne geçilmiştir⁹⁵.

Ancak Yargıtay uygulamaları⁹⁶, CMR'nin emredici hükmüyle çelişmektedir. Bilindiği gibi, ülkemizin para birimi enflasyon sebebiyle zaman zaman büyük değer kayıpları yaşamaktadır. Bu sebeple Yargıtay; yabancı para alacakları yönünden %5 faiz oranı uygulamakta, ancak Türk Lirası cinsinden alacaklarda ise TCMB'nin kısa vadeli avanslar için uyguladığı ticari temerrüt faizini uygulamaktadır⁹⁷. Bizim görüşümüze göre; yerleşik uygulama, uluslararası sözleşmelerin normlar hiyerarşisindeki yeri göz önüne alındığında isabetli olmayıp, milletlerarası karar ahengini bozucu niteliktedir.

Konvansiyonda belirlenen faiz oranı esasen SDR üzerinden belirlenmiştir. Dolayısıyla hak sahipleri; alacak istemlerini mahkemede SDR cinsinden talep ederse faiz oranının düşük olmasından doğan tehlike bertaraf edilecektir⁹⁸.

⁹⁴ Erdil, *Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, 401.

⁹⁵ Erdil, *Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, 494.

⁹⁶ Yargıtay 11. HD, E.2013/10767, K.2014/991, T.17.01.2014. "CMR Konvansiyonu'nun 27/1'nci maddesi uyarınca yıllık % 5 oran üzerinden temerrüt faizine hükmedilebilmesi için mahkemece yabancı para üzerinden hüküm kurulmuş olması gerekli olup, somut uyuşmazlıkta ise davacı taraf (TL) üzerinden talepte bulunmuş ve mahkemece (TL) üzerinden karar verildiğine göre, faizin avans oranı üzerinden belirlenmesi gerekirken yanlışlıklarla değerlendirilmelerle, yazılı şekilde hüküm tesisi de doğru olmamış kararın davacı yararına bozulması gerekmiştir." (Yargıtay Karar Arama) ET: 05.12.2021.

⁹⁷ <https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/TR/TCMB+TR/Main+Menu/Temel+Faaliyetler/Para+Politikasi/Reeskont+ve+Avans+Faiz+Oranlari>, E.T. 05.12.2021.

⁹⁸ Erdil, *Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, 495.

B. Sorumluluk Sınırının Genişlemesi

CMR’de düzenlenen sınırlı sorumluluk esasının, yine Konvansiyon eliyle sınırlandırıldığı, eş deyişle sorumluluk sınırının genişlediği haller mevcuttur. Bu haller sınırlı sorumluluk prensibinin istisnası olan; CMR m. 24, 26 ve 29 hükümleridir⁹⁹.

1. Üst Sınırın Artırılmasına İlişkin Anlaşma

CMR m. 23/3’te düzenlenen sınırlı sorumluluğa ilişkin üst sınır, emredici bir hüküm olmayıp; CMR m. 24 uyarınca, belli bir ücret karşılığında bu üst sınırı aşan bir değer in taşıma senedine yazılması yoluyla aksi kararlaştırılabilecektir. Sınırın artırılması, tarafların karşılıklı bu hususta anlaşmasıyla mümkündür¹⁰⁰. Tarafların taşıma senedine geçireceği değer; CMR m. 23/3’teki üst sınırın yerine geçerek uygulanacaktır¹⁰¹.

CMR m. 24’te üst sınırın yükseltilmesi karşılığında taşıyıcının da ek ücrete hak kazanacağı hususunun yazılıp yazılmamasının, üst sınırın yükseltilmesindeki geçerliliğe bir etkisi bulunmamaktadır¹⁰². Nitekim konuya ilişkin bir istinaf mahkemesi kararındaki uyuşmazlıkta; taşıma senedinde yükün değeri 32.457,32-Euro olarak bildirilmiştir. Taşıyıcı bu değer in herhangi bir ek ücret ödenmeden kaydedildiğini ileri sürmüş ancak mahkeme; ücretin ödenip ödenmediğine ilişkin olarak, senede kaydetmenin ek ücret ödendiğinin kabulünü gerektirdiğinden bahisle, CMR m. 23/3’te düzenlenen üst sınırın uygulanmayacağına hükmetmiştir¹⁰³.

Üst sınırın artırılmasına ilişkin anlaşmanın taşıma senedinde yazılı olmasının zorunluluğu hakkında öğretide farklı görüşler mevcuttur. Bir görüşe göre; CMR m. 24’te yazan eşyanın değerinin taşıma senedinde yer alması zorunlu olup aksi takdirde bir geçerliliği bulunmayacaktır¹⁰⁴. Karşıt görüşe göre ise taraflar arasında taşıma senedinden ayrı olarak bu yönde bir anlaşmanın bulunması, üst sınırın saf dışı bırakılması bakımından kabul görmelidir¹⁰⁵. Kanaatimizce CMR m. 41 doğrultusunda Konvansiyon hükümleri emredici olduğundan; üst sınırın genişletilmesinin taşıma senedinde yer alması hususunun farklı bir

⁹⁹ İstanbul BAM 12. HD, E. 2018/2249K. 2019/974 T.08.07.2019.

¹⁰⁰ Erdil, *Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, 471.

¹⁰¹ Yetiş Şamlı, *Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, 30-31; Yavaş, *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, 194.

¹⁰² Yetiş Şamlı, *Uluslararası Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, 31; Erdil, *Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, 472.

¹⁰³ İstanbul BAM 12. HD, E. 2018/2249K. 2019/974 T.08.07.2019.

¹⁰⁴ Yetiş Şamlı, *Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, 30.

¹⁰⁵ Aydın, *CMR’ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, 135; Erdil, *Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, 471-472.

şekilde yapılması mümkün değildir. Zira Konvansiyonda sınırlı sorumluluk esası benimsemiş olup; buna getirilen istisnanın dar bir şekilde yorumlanması, dolayısıyla ancak öngörülen şekilde yapılması gerekmektedir.

2. Eşyanın Tesliminde Özel Menfaatin Bildirilmesi

Taşıma senedine, taşınan eşyanın tesliminde özel menfaatin bulunduğu ilişkin bir kayıt, -belli bir ücret karşılığında- konulduğu takdirde; eşyanın değerinden ayrı ve bağımsız olarak uğranılan zararlar için beyan edilen özel menfaat tutarına kadar tazminat istenebilecektir (CMR m. 26). Burada özel menfaat kavramı ile esasında; bu tazminatın eşyanın değerinden ayrı bir tazminat olduğu, eş deyişle dolaylı zararlara ilişkin bir tazminat isteme yetkisine yönelik hüküm getirildiği anlaşılmaktadır¹⁰⁶.

CMR m. 26'nın uygulanmasına ilişkin şartlar şu şekilde sıralanabilecektir:

- Teslimde özel menfaat kaydının taşıma senedine işlenmesi gerekli olup geçerlilik şartıdır¹⁰⁷.
- Özel menfaatin miktar olarak belirtilmesi gerekir. Yani tüm zararların tazmin edileceği şeklinde genel geçer bir ifade yetersiz olacaktır¹⁰⁸.

Özel menfaat kaydının düşülmesi karşılığında ek ücret ödenmesi gerektiği madde metninde düzenlenmişse de bu husus bir geçerlilik şartı olarak değerlendirilmemelidir¹⁰⁹. Öğretilen CMR m. 26'da düzenlenen zararın tazmini için; CMR m. 23, 24, 25'e göre belirlenen aşan bir zararı olduğunu ispatı gerekmektedir¹¹⁰.

3. Taşıyıcının Kastı veya Kasta Eşdeğer Kusuru

CMR m. 29 ile taşıyıcının kötü hareket etmesi yahut kötü harekete eşdeğer kusuru neticesinde eşyanın hasara uğraması halinde; taşıyıcının, sorumluluğunu sınırlandıran veya kaldıran hükümlerden yararlanması kaldırılmıştır. Madde ile salt taşıyıcı sorumlu tutulmamış; taşıyıcının yardımcıları ve çalıştırdığı kişilerin görevlerini kötü ifa etmeleri haline de aynı sonuç bağlanmıştır. Maddeden çıkan sonuca göre yalnızca taşıyıcının basiretli ve özenli davranması ile mümkündür. Öte yandan TTK m. 886 ve m. 887 düzenlemeleri CMR m. 29'u kaynak alarak kötü hareket yerine kast ve pervasız davranış terimini kullanılmıştır¹¹¹.

¹⁰⁶ Kaya, CMR II, 266; Yetiş Şamlı, *Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, s 32.

¹⁰⁷ Kaya, CMR II, 266.

¹⁰⁸ Erdil, *Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, 495.

¹⁰⁹ Kaya, CMR II, 266; Yetiş Şamlı, *Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, s 31; Erdil, *Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, 493.

¹¹⁰ Yetiş Şamlı, *Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, s 32.

¹¹¹ TTK kanun gerekçesi, 262, (Çevrimiçi) <https://www.muglabarosu.org.tr/Upload/files/pdf/TTK%20Madde%20Gerek%C3%A7leri.pdf> E.T. 04.12.2021.

Öğretide kast, doğrudan ve dolaylı olarak ikiye ayrılarak incelenmiştir. Hukuka aykırı sonucun meydana gelmesinin arzu edilmesi ve bu yönde iradi davranış sergilenmesi halinde doğrudan kastın varlığı söz konusudur¹¹². Dolaylı kast halinde, kötü sonuç öngörülmekte ancak kötü sonucun oluşması istenmemekteyse de engelleyici davranışta da bulunulmamaktadır¹¹³. Bu yönüyle taşıyıcının kasti davranışı ile eşyanın hasara uğraması ağır bir kusur olup; taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandıran veya kaldıran hükümlerden yararlanması adeta yasaklanmıştır.

Kasta eşdeğer kusur; taşıyıcının eşyayı koruma ve gözetme görevini ihmal etmesi, zarar görme ihtimalini hiçe sayması; ezcümle ağır ihmal hali olarak değerlendirilebilir¹¹⁴. TTK m. 886'da kullanılan pervasızca davranış terimi ile taşıyıcıdan beklenen asgari özen ve dikkatin gösterilmemesi hali¹¹⁵ anlaşılmalıdır. Kanaatimizce; kasta eşdeğer kusur, kötü harekete eşdeğer kusur ve pervasızca davranış terimleri genel hatlarıyla aynı anlamı ifade etmektedir. Zira taşıyıcının görevi taşıma edimini uluslararası standartlara uygun ve en yüksek özenle teslim etmektir. Şu halde basiretli bir taşıyıcıdan beklenmeyen bile bile özensiz davranış bu madde kapsamında değerlendirilecektir.

C. Talebin Tabi Olduğu Zamanaşımı

Zamanaşımı, sözleşme ilişkisi içindeki alacak veya borcun dava edilebilme hakkını ortadan kaldıran defidir¹¹⁶. Eş deyişle zamanaşımına uğrayan hak sona ermemekte yalnızca hakkın, yargı önünde talep edilebilirliği etkisizleşmektedir¹¹⁷. Alacak hakkı, artık yalnızca borçlunun kabulü ile varlığını sürdüreceğinden eksik borç halini alır¹¹⁸. Kanun koyucu, uzun yıllar talep edilmeyen alacağın oluşturduğu fiili durum ispatı güçleştireceğinden mahkemelerin eski ihtilaflarla vakit kaybetmesinin önüne geçmiştir¹¹⁹. Nitekim zamanaşımı kurumu, CMR'de de benzer sebeplerle yer bulmuştur.

CMR m. 32 ile bir yıllık ve üç yıllık zamanaşımı süreleri öngörülmüştür. Şu halde, konvansiyon kapsamına giren uluslararası taşımalardan kaynaklanan talep hakları bu süreler geçtiğinde zamanaşımına uğrayacaktır. Öyle ki;

¹¹² Oğuzman/Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt- II*, (14. Baskı, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018), 56-57.

¹¹³ Oğuzman/Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt- II*, 56-59.

¹¹⁴ Yetiş Şamlı, *Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, s 42.

¹¹⁵ Yavaş, *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, 218.

¹¹⁶ Oğuzman/Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt- I*, 645 vd.

¹¹⁷ Şeref Ertaş, “*Sürekli Borç İlişkilerinde (Dauerschuldverhaeltnisse) Zamanaşımı*” ,(DEÜHFD, C.16, Özel Sayı, 2014), 3093.

¹¹⁸ Oğuzman/Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt- I*, 20-22.

¹¹⁹ Ayşe Arat, “*Türk Borçlar Hukukunda Zamanaşımı*”,(SÜHFD, C.12, S. 3-4, 2004), 193.



davanın hukuki sebebi haksız fiil yahut sebepsiz zenginleşme dahi olsa, CMR m. 28/1 uyarınca taşıyıcı CMR hükümlerinde yer alan zamanaşımı sürelerinden istifade edebilecektir. Taşımalardan kaynaklanan talep hakları geniş anlamda değerlendirilmelidir. Bu anlamda taşıma sırasında birtakım yükümlülüklerin yerine getirilmesi sırasında meydana gelebilecek zararlar, anılan zamanaşımı sürelerine tabi olacaktır¹²⁰. Dolayısıyla taşıma senedinde yer almasına rağmen taşıyıcıya hiç teslim edilmemiş eşyanın zararları konvansiyon kapsamında değerlendirilmeyecektir. Benzer şekilde gönderenin uhdesinde bulunan eşyanın zarara uğraması veya teslimden sonra hasar ve yararın gönderilene geçmesiyle meydana gelen zararlar konvansiyon kapsamında değerlendirilmeyecektir. Zira bu hallerde taşıma esnasında meydana gelmiş bir zarardan söz edilemeyecektir.

Zamanaşımı sürelerinin ne zaman başlayacağı maddede bentler halinde belirlenmiştir. Buna göre CMR m. 32/1-a bendi uyarınca; hasar veya kısmî kayıp halinde zamanaşımı süresi teslim etme birlikte başlayacaktır. Yani taşıyıcının eşyayı gönderilene teslim etmesinden itibaren zamanaşımı süresi başlayacak olup¹²¹; bu sürenin hesabında teslim etme tarihi dikkate alınmayarak bir sonraki günden itibaren süre işleyecektir¹²². Şu halde, taşıyıcının hak sahibine eşyayı teslim etmediği¹²³ durumda, bu bentteki zamanaşımı uygulanmayacaktır.

Tam kayıp halinde ise CMR m. 32/1-b bendi uyarınca; şayet taraflar bir zaman limiti kararlaştırmışsa bu limitin bitiminden itibaren otuz gün sonra; kararlaştırılan zaman limiti yoksa taşıyıcının yükü teslim aldığı tarihten 60 gün sonra zamanaşımı süresi işlemeye başlayacaktır. Zamanaşımı süresinin işlemeye başladığı gün, buradaki süre hesaplamasında dikkate alınmayacaktır¹²⁴.

CMR m. 32/1-c bendinde, a ve b bentlerine girmeyen durumlarda zamanaşımı düzenlenmiştir. Buna göre; tarafların taşıma sözleşmesinin kurulduğu tarihten üç ay sonra zamanaşımı işlemeye başlayacaktır. Sayılan tüm bu hallerde zamanaşımı süresi bir yıldır. Şayet taşıyıcının kasta eş değer kusuru ile zarar meydana gelmişse o zaman süre üç yıla uzamaktadır.

CMR m. 32/2 ile zamanaşımının durması düzenlenmiştir. Buna göre hak sahibi tarafından taşıyıcıya gönderilecek yazılı bir talep, taşıyıcı tarafından reddedilene dek zamanaşımı duracaktır. Ancak taşıyıcının hak sahibine yapacağı yazılı talebin zamanaşımına bir etkisi olmayacaktır. Şayet yazılı talep, taşıyıcı

¹²⁰ Yetiş Şamlı, *Taşıyıcının / Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, 22-23.

¹²¹ Erdil, *Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, 623-624.

¹²² Konuya dair bir uyuşmazlıkta zamanaşımı; hasar gören eşya bakımından eşyanın teslim edildiği 18.08.2008 değil bir sonraki gün olan 19.08.2008 tarihi olması gerektiği, bu bağlamda davanın 19.08.2009'da açılmasının süresi içinde olduğu tespit ve kabul edilmiştir. Bkz: Yargıtay 11. HD, E.2010/5292, K.2011/16086, T.29.11.2011.

¹²³ Buradaki teslim etme kavramını yukarıda açıkladığımız anlamda bir teslim etme olarak gerçekleşmesi gerekir. Bkz: yuk: Birinci Bölüm, II., B., 2.

¹²⁴ Yetiş Şamlı, *Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, 22.

tarafından kısmen reddedilirse, kabul edilen kısım için zamanaşımı süresi duracaktır. Buna göre örneğin hasara ilişkin birtakım bilgiler içeren ihtarname yazılı talep koşulunu yerine getirecektir¹²⁵. Yine hak sahibinin arabuluculuk, yargı yoluna başvurusu halinde; bu kez TBK hükümlerine göre zamanaşımı kesilecektir.

SONUÇ

1. CMR, uygulama alanı itibariyle karayolu eşya taşıma sözleşmesinin varlığı ve eşyanın teslim alındığı ve teslim edileceği yerin, en azından biri CMR'ye taraf olan iki ayrı ülke olmasına bağlıdır. Öte yandan, taşınan eşyanın; posta anlaşmaları çerçevesinde gerçekleştirilen taşımalar, ev eşyası taşımaları ve cenaze taşımaları olduğu durumlarda CMR uygulanmayacaktır.

2. Taşıyıcının sorumluluğunu doğuran eşyanın kaybı ve hasara uğraması halleri arasında kesin bir ayırım yapılması güç olmakla birlikte; *'meydana gelen maddi kötüleşmenin, geri döndürülebilir bir değer azalması şeklinde meydana gelip-gelmemesi'* ölçütü çerçevesinde bir ayırma gidilebilecektir. Öyle ki; kayıp bakımından; zararın tamir edilemeyecek boyutta olduğu yahut tamirin ekonomik bakımdan anlamsız hale geldiği durumun aranırken hasarda ise geri döndürülebilir bir değişim, dönüşüm veya kötüleşme söz konusu olacaktır.

3. Eşyanın kaybı veya hasara uğraması halinde; eşyanın değerine ilişkin olarak CMR m. 23, 24 ve 25 bağlamında bir değer tespiti yapılacak ve kayıp veya hasar oranında indirimle birlikte sovtaj değeri de tazminattan düşülecektir. İade olunacak masraflar bakımından CMR m. 24/4 eşyanın taşınmasına dair masrafların kısmen veya tamamen istenmesi halini düzenlemiştir. Maddenin metninde bu iade edilecek masraflar eşyanın kaybı için öngörülmesine rağmen Yargıtay uygulaması ve öğretide dâhil olduğumuz görüş hasar halinde de aynı koşulların geçerli olduğu yönündedir. Ancak aksi görüşte olunması halinde; yukarıda izah etmeye çalıştığımız hasar ve kayıp kavramlarının ayrımı daha önemli ve anlamlı hale gelecektir.

4. CMR taşıyıcının sorumluluğunda madde 23/3 hükmüyle sınırlı sorumluluk prensibini benimseme yoluna gitmiştir. Taşınan eşyanın kg ağırlığıyla 8.33 ÖÇH değerinin çarpımı sonucu ulaşılan tutar, taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırını teşkil eder. Taşınan eşyanın bir kısmında hasar yahut kayıp meydana geldiği

¹²⁵ Yargıtay 11. H.D, E. 2013/11872, K. 2014/1837, T. 03.02.2014. "Mahkemece, davalı sigorta şirketi hakkındaki davanın, emtianın tesliminden itibaren 1 yıl geçtikten sonra açıldığından bahisle bu davalı hakkında zamanaşımı nedeniyle davanın reddine karar verilmiştir. Ancak, dosyada mevcut davacının sigortalısı tarafından davalı taşıma şirketine keşide edilen 22.07.2010 tarih ve 12803 yevmiye numaralı ihtarname ile olay tarihi, vasıta numarası ve mal faturasından da bahsedilmek suretiyle ihtarname gönderildiği ve bu ihtarnamenin 27.07.2010 tarihinde davalıya tebliğ edildiği anlaşılmaktadır. CMR 32/2 fıkrasına göre taşıyıcıya böyle bir talep yapıldığında kural olarak taşıyıcı buna cevap verene kadar zamanaşımı durur.", www.karararama.yargitay.gov.tr , ET: 04.12.2021.



durumdaysa *-katıldığımız görüş ve Yargıtay uygulaması doğrultusunda-* ancak zararın meydana geldiği kısmın ağırlığı üzerinden üst sınır saptanmalıdır.

5. CMR ile getirilen hükümler madde 41 uyarınca emredici nitelikte olmakla birlikte; sınırlı sorumluluğa ilişkin CMR eliyle getirilen istisnaların uygulanmasının önünde bir engel bulunmamaktadır. CMR'de taşıyıcının sorumluluğunu genişleten haller; üst sınırın artırılmasına ilişkin anlaşma, eşyanın tesliminde özel menfaatin bildirimi ve taşıyıcının kastı yahut kasta eşdeğer kusurudur. Anılan bu hallerde taşıyıcının sorumluluğu bakımından genişleme söz konusu olacaktır.

Kısaltmalar Listesi

A.e.	: Aynı Eser
aş.	: Aşağıda
Bkz./bkz.	: bakınız
dn.	: dipnot
C.	: Cilt
CMR	: Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (Eşyaların Karayolu İle Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi)
E.	: Esas
ET	: Erişim Tarihi
HD	: Hukuk Dairesi İÜHFM : İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K.	: Karar
m.	: Madde
MÜHFHAD	: Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
RG	: Resmi Gazete
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
T.	: Tarih
TMK	: Türk Medenî Kanunu
vb.	: ve benzeri
vd.	: ve devamı
YHGK	: Yargıtay Hukuk Genel Kurulu
yuk.	: Yukarıda

KAYNAKÇA

Adıgüzel B, Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç), 3. Baskı, Ankara, Adalet Yayınevi, 2020.

Arat A, “Türk Borçlar Hukukunda Zamanaşımı”, SÜHFD, C.12, S.3-4, 2004, s.193-228.

Arkan S, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, Türkiye İş Bankası Tesisi, 1982. t 1899

Aydın A, CMR’ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul, Beta Yayınevi, 2002.

Cömert V G, Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp veya Hasardan Sorumluluğu, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2020.

Erdil E, Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, 3. Baskı, Ankara, Seçkin, 2020.

Erdoğan M, CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2020.

Eriş G, Açıklamalı Gerekçeli İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku, Ankara, Seçkin, 2015.

Ertuş Ş, “Sürekli Borç İlişkilerinde (Dauerschuldverhältnisse) Zamanaşımı”, DEÜHFD, C.16, Özel Sayı, 2014, s. 3093-3104.

Gençtürk M / Yiğit İ, “CMR Kapsamındaki Taşımalarda Taşıyıcının Sınırlı Sorumluluktan Yararlanamayacağı Haller”, Gaziosmanpaşa Bilimsel Araştırma Dergisi, S. 3, 2013, s. 34-46.

— —, “Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları Ve Türk Mahkemelerinin CMR’yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 16, 2012, S. 4 s. 117-148.

Göktürk K / Mehmet Ç C / Esra K, Karayoluyla Eşya ve Yolcu Taşıma Hukuku, Ankara, Adalet Yayınevi, 2020.

İmrak K, Karayolu Taşımacılığında CMR’ye Göre Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırı, Ankara, Bilge Yayınevi, 2017.

Karan H vd.: Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi, Ankara, Yetkin Yayınları, 2020.

Kaya A, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)”, Prof. Dr. Oğuz İmregün’e Armağan, İstanbul, 1998, s. 311 – 333, (CMR I).

— —, “Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşmemde (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları(II)”, İÜHFM, 1998, c. 56, S. 1-4, s. 239-267, (CMR II).

Lale M, “CMR Konvansiyonu’nun Uygulama Alanı”, Terazi Hukuk Dergisi, C. 5, S.51, Kasım-2010, s. 63-72.

Messent A / Glass D A, CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road, 2. Edition, New York, Lloyd’s of London Press Ltd, 1995.

Nomer HN / Ergüne S, Eşya Hukuku, 8. Bası, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2020.

Oğuzman MK / Öz MT, Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt-I, 18. Baskı, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2020.

— — / Öz M T, Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt-II, 14. Baskı, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018.

Sekmen O, “Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıyıcının Ziya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, İstanbul Barosu Dergisi, Cilt:85, Sayı: 4, Yıl: 2011.

Topaloğlu M, “Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk Ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, Ankara, 2009, s. 393-407.

Yavaş A, Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2016.

Yazıcıoğlu E, Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, İstanbul, Beta Yayınları, 2000.

Yetiş Şamlı K, Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2008.

— —, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar Ve Geç Teslimden Sorumluluğu, İstanbul, On İki Levha, 2013.

Yüce AA, Karayolu Taşımalarında Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluktan Kurtulmasında Özel Sebepler, MÜHFHAD, C. 25, S. 25, 2019-Haziran, 360-387.

Çevrimiçi Kaynaklar

- <https://www.lexpera.com.tr/>
- https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_806022/lang--en/index.htm, E.T. 07.11.2021.



Notlar



Notlar alanı (dotted lines for writing).





Notlar



Notlar alanı (dotted lines for writing).

