

# 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu İle CMR Konvansiyonu Hükümlerinin Karşılaştırılması

Yrd. Doç. Dr. Özlem KARAMAN COŞGUN

*Law School of Marmara University*

TTK<sup>1</sup> ile CMR<sup>2</sup> hükümleri arasında, düzenleme alanlarından kaynaklanan bir farklılık mevcuttur. Konvansiyon uluslararası nitelikli karayolu ile eşya taşımalarını düzenlerken, TTK yurt içi taşıma işlerine<sup>3</sup> uygulanacaktır<sup>4</sup>.

Ayrıca, CMR m. 1 ev eşyası taşımalarının kapsam dışı olduğunu belirtmektedir. Ancak TTK'nda ev eşyası taşımaları eşya taşıma hükümlerinin

---

<sup>1</sup> 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu

<sup>2</sup> Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road

<sup>3</sup> TTK m. 850 – 855 hükümlerine ilişkin genel açıklamaların yer aldığı Gerekçe'nin Dördüncü Kitap ile ilgili kısmında, mehz Kanun doğrultusunda yapılan değişiklik ve düzenlemeler neticesinde, Dördüncü Kitap'ın birinci ve ikinci kısımlarının Türk taşıma hukukunun genel hükümleri haline dönüştüğü, karayolu veya demiryolu ile yapılan, milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanına girmeyen taşımalar ile ilgili ortak kuralların tespit edildiği, deniz ve havayolu ile yapılan taşımaların ise geniş kapsamlı yasal düzenlemelerin bulunması sebebiyle hariç tutuldukları belirtilmiştir. Ancak, Adalet Komisyonu Tasarının yasallaşmasından önce, TTK m. 852 hükmüne bir ilave yaparak, demiryolu taşımalarına ilişkin özel hükümleri de saklı tutmuştur. Bkz, Kendigelen, Abuzer, Gerekçeli Karşılaştırmalı Yeni Türk Ticaret Kanunu İle Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun, Mart 2011, s. 865, 868. Gerekçedeki bu açıklamaya karşın Sözer, 6102 sayılı TTK'da tüm taşıma türleri bakımından geçerli genel hükümlerin yer alacağı bir bölümün oluşturulmasının daha doğru olacağı, mevcut düzenlemelerin bu nitelikte olmaktan uzak bulunduğu yönünden TTK hükümlerini eleştirmiştir. Sözer, Bülent, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, Deniz Hukuku Dergisi, Özel Sayı, Ocak 2006, s.325-327. Türk ise, taşıma sözleşmesinin TTK içinde yer almasına tamamen karşı çıkmaktadır. Yazara göre, taşıma sözleşmesinin BK'nda düzenlenmesi, at arabasıyla taşımacılık yapan kişinin akdettiği sözleşmelerin dahi ticari iş haline gelmesinin önüne geçmesi, taksit durağı bürolarının gereksiz yere ticaret işleri tellalı olarak nitelendirilmesine engel olması bakımından daha isabetli olacaktır. Türk, Ahmet, Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Genel, Ticaret Şirketlerine İlişkin Genel Hükümler ve Anonim Ortaklığa İlişkin Hükümlerinden Bazıları Hakkında Düşünceler, Prof.Dr. Firat Öztan'a Armağan, Ankara 2010, II. Cilt, s. 2163.

<sup>4</sup> Karayolu ile eşya taşımacılığını düzenleyen tek düzenleme TTK değildir. TTK'ndaki hükümlerin yanısıra, 10.07.2003 tarih ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile de bu konuda bir çok düzenleme yapılmıştır. 6102 sayılı TTK'nda bu Kanun'a değinilmemiş olması, Sözer tarafından eleştirilmiştir. Bkz. Sözer, s. 307, dn 19.

den ayrı olarak, 'Taşınma Eşyası Taşınması' başlığı altında özel olarak düzenlenmiştir (TTK m. 894-901).

Kapsama ilişkin bu farklılıkların yanısıra, 6102 sayılı TTK'nın CMR Konvansiyonu'nun uygulanmasından çok sonra yapılmış olması, uygulama birlikteliğini sağlama olanağı vermiştir. Uygulamada karşılaşılan sıkıntıları bertaraf edici, uluslararası taşımalar ile yurt içi taşımalar arasında tabi oldukları hükümler bakımından ortaya çıkan büyük farklılığı ortadan kaldıran düzenlemeler TTK'da yer almıştır. Ancak bu durum, tam anlamıyla bir paralelliğin sağlandığı anlamına da gelmemektedir.

Aşağıda detaylı bir şekilde değişiklikler ve her iki düzenleme arasındaki farklılıklar ile doğuracağı neticeler üzerinde durulacaktır.

### **Taşıyıcı ve Eşya Kavramları**

Taşıyıcı ve eşya kavramları CMR Konvansiyonu'nda tanımlanmamıştır. Ayrıca Konvansiyon taşıma faaliyetinin meslek olarak yapıp yapılmadığı ile de ilgilenmemiş, sadece ücret karşılığında yapılmış olması şartını aramıştır.

TTK m. 850 ise taşıyıcı ve eşya kavramlarını tanımlamıştır.

"Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir. Eşya her türlü yükü de kapsar" Bu tanımda her ne kadar ücret unsuru yer almasa da, TTK m. 850/2 tarafların taşıma sözleşmesi kapsamındaki temel yükümlülüklerini hükme bağlarken, taşıma işinin ücret karşılığında yapılacak bir faaliyet olduğunu da açıklamıştır<sup>5</sup>.

Taşıma işi ticari işletme faaliyeti olmasına (TTK m.850/3) karşın, eşya ve yolcu taşımayı meslek olarak yapmayıp, arızı olarak üstlenen kişiler hakkında da bu TTK'nın taşımaya ilişkin hükümleri uygun düşükleri ölçüde uygulanacaktır (TTK m. 851)<sup>6</sup>.

Bu düzenlemeler karşılaştırıldığında, CMR Konvansiyonu ile TTK hükümleri arasındaki farklılık, ev eşyası taşımalarına ilişkin düzenlemelerin CMR'de yer almamasında kendisini gösterir.

<sup>5</sup> Nitekim madde gerekçesinde de, birinci fıkrada taşıma ücretinden sözedilmemiş olmasının, ikinci fıkrada hükmünün varlığı dolayısıyla bir eksiklik olmadığı ifade edilmiştir.

<sup>6</sup> Madde gerekçesinde, hükmün ETTK m. 763'ün tekrarı olduğu, düzenlemenin kıyas yoluyla uygulama imkanı getirerek, hakime takdir hakkı verildiği ifade edilmiştir. Kendigelen, s. 867. Taşıma sözleşmesinin varlığı ve taşıyıcı sıfatının kazanılması için taşıma işinin sanat ve meslek edinilmiş olmasının zorunlu bir unsur olmadığı, eTTK ve işin gereğinin bu sonucu doğurduğu hususunda bkz. Kaya, Aslan, Türk Ticaret Kanununa Göre Kara Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Prof.Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan, İstanbul 2009, I. Cilt, s. 930

Taşıma ilişkisinde tarafların asli yükümlerine TTK m 850/2'de yer verilmiştir. Bu yükümlülüklerin açıkca ifadesi, uygulamada çoğu zaman tartışma yaratan, açılan davalarda sık sık karşılaşılan iki soruna açıklık getirmesi bakımından önem taşır.

- Taşıyıcının yükümlülüklerinden birinin eşyayı gönderilene teslim etmek olduğunun vurgulanması.

Bu sayede, emtianın gümrüğe ya da antrepoya tesliminin gönderilene teslim anlamına gelmeyeceği, dolayısıyla da taşıyıcının sorumlu olduğu süreci sonlandırmayacağı görüşü yasal dayanağını bulmuştur. Nitekim, madde gerekçesinde de, eşya taşımada taşıyıcının iki ediminin var olduğu vurgulanmıştır. Bu edimler; eşyayı varma yerine taşımak ve orada eşyayı göndere ne teslim etmek.<sup>7</sup> CMR'de bu şekilde açık bir hüküm bulunmadığından, 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun hükümleri çerçevesinde TTK m. 850 uluslararası taşımalara da uygulanabilecektir.

- Taşıma ücretinin gönderen tarafından ödeneceğinin belirtilmesi.

Taşıma ücretinin alıcı tarafından ödeneceği hususunda taşıyıcıyı bağlayan bir anlaşmanın varlığı kanıtlanamadığı sürece, gönderen taşıyıcıya taşıma ücretini ödemekle yükümlüdür. Nitekim TTK m. 857/k hükmünde, taşıma ücretinin gönderenden başka biri tarafından ödenecek olması hâlinde buna ilişkin kaydın da taşıma senedinde yer alması gerektiği belirtilmiştir. Yukarıda olduğu gibi, bu hususta da CMR'de açık hüküm bulunmadığından, 5718 sayılı Kanun hükümleri çerçevesinde uluslararası nitelikli taşımalarda da bu kural uygulanabilecektir.

### **Fiili Taşıyıcı Kavramı**

TTK, eşya ile ilgililere karşı taşımayı gerçekleştiren fiili taşıyıcıyı sorumlu tutmuştur. Buna karşın, taşımayı fiilen gerçekleştirmeyen alt taşıyıcılarla ilgili bir düzenleme yapmamıştır. Dolayısıyla, bu kişiler gönderen ya da alıcıya karşı TTK hükümleri çerçevesinde sorumlu olmayacaklardır. Eşya ile ilgili kişinin taşıma sözleşmesini bu kişilerle değil, üst taşıyıcı ile yapıyor olması ve fiili olarak da taşımaya katılmamaları, gönderen ya da alıcıya karşı sorumlu tutulmamalarının temel sebebidir.

CMR kapsamına girmeyen taşımalarda fiilen taşımayı gerçekleştirmeyen alt taşıyıcıların sorumlulukları sadece sözleşme ilişkisi içerisinde oldukları diğer taşıyıcılara karşıdır. Emtia ile ilgililer, ancak haksız fiil hükümleri çerçevesinde bu kişilerin sorumluluklarına gidebilirler.

---

<sup>7</sup> Kendigelen, s. 866

Aslında bu durum CMR m. 36'da düzenlenen davanın üst taşıyana, alt taşıyana veya zararın vukuu sırasında taşımayı gerçekleştirene karşı açılabilceği kuralı ile paraleldir. Fiilen taşımayı gerçekleştirmeyen bir alt taşıyana karşı CMR'ye dayalı olarak da dava açılmayacaktır.

Taşımanın birden çok kişi tarafından gerçekleştirilmesi durumunda, taşıyıcılar arasındaki rücu ilişkisi CMR'nin aksine TTK'da düzenlenmemiştir. CMR m. 37 ve 38 bu hususu düzenlerken, CMR'nin kapsamına girmeyen taşımalarda genel hükümler çerçevesinde rücu ilişkisi belirlenecektir. Bu durum,

- kusur oranının belirlenememesi halinde kusurlu olan ya da
- kusurlunun kim olduğunun belirlenememesi ve
- kusurlu olanın aciz halinde düşmesi hallerinde tüm taşıyıcılar arasında taşıma ücretinden kendilerine düşen pay oranında sorumlu olacakları hükmü açısından CMR kapsamına giren taşımalar ile bu kapsamda yer almayan taşımalar arasında uygulama farklılığı doğuracaktır.

### **Taşıma Senedi**

Taşıma senedi ile ilgili olarak TTK ve CMR'de yer alan düzenlemeler genel anlamda paraleldir. Hükümler arasındaki farklılıklardan ilki, taşıma senedinin taşıyıcı tarafından imzalanmasının TTK'nın aksine CMR'de isteğe bağlı olmamasıdır. CMR m. 5, 'gönderici ve taşımacı tarafından imzalanır sevk mektubu' ifadesine yer vermiştir.

Ayrıca, CMR m. 5/2, eşyanın bölünerek birden fazla taşıta yüklenmesinin gerekli olduğu hallerde, bunların farklı yükler oldukları veya ayrı partilere bölünmesi durumunda, gönderici veya taşımacının her araç için, her çeşit ve parti yük için ayrı bir sevk mektubu isteyebileceğini düzenliyor. TTK'da ise bu yönde hüküm bulunmamaktadır. Ancak, taşıma senedinin üç nüsha olarak düzenleneceği, bir nüshanın gönderene ait olacağı, diğerinin eşyaya eşlik edeceği ve üçüncüsünün de taşıyıcıda kalacağını hükme bağlayan m. 856/1 hükmünden yola çıkarak aynı neticeye TTK kapsamına giren taşımalar bakımından da varılabilir. Her bir araç ile taşınan yük için taşıma senedinin ayrı ayrı düzenlenmesi ihtiyacı uluslararası nitelikli taşımalarda yoğun bir şekilde hissedilmektedir. Özellikle bazı ülkelerde gümrük kapılarından geçiş sırasında, birden çok araç için tek bir taşıma senedi düzenlenmiş ise, geçişe izin verilmemektedir. Bu durum da özellikle gecikmeye sebep olması bakımından, taşıyan ile yükle ilgililer arasında ihtilaflara yol açmaktadır. Karayolu ile taşımanın yapılması sırasında araçta meydana gelebilecek arızalar vb sebeplerle, araçlardan birinin konvoydan ayrılmak

zorunda kalması ihtimali dikkate alınarak, taşıma senedinin her bir araçtaki yük için ayrı ayrı düzenlenmesi TTK'ya tabi taşımalar bakımından da çıkabilecek sorunları bertaraf edici olacaktır.

TTK m. 859 taşıma senedinden ayrı olarak yük senedini de düzenlemiştir. CMR'de ise taşıma senedi dışında ikinci bir belgeden bahsedilmemektedir. Ancak TTK m. 859 doktrinde eleştiri konusu olmuştur. Şöyle ki, 6762 sayılı eTTK'da taşıma senedi taşıyıcının talebi ile düzenlenen bir belge olduğundan (eTTK m. 768), eTTK m. 770 taşıma senedinin düzenlenmediği hallerde gönderene taşıyıcıdan ilmuhaber vermesini talep etme imkanı sağlıyordu. TTK m. 856 ise taşıma senedinin taraflardan birinin talebi üzerine düzenlenebileceğini hükme bağlamaktadır. Bu sebeple hüküm gereksiz olduğu yönünde eleştirilmiştir<sup>8</sup>.

### **Taşıma Senedinin İspat Gücü**

Taşıma sözleşmesi herhangi bir şekil şartına tabi olmayıp, sözlü olarak dahi kurulabilir (TTK m. 856/2, CMR m. 4). Ugulamada, taraflardan birinin gönderdiği yazılı bir teklif üzerine, tarafların her ikisinin de imzasını içeren bir sözleşme yapılmadan ya da taraflardan birinin gönderdiği metni diğerinin imzalayarak geri göndermesi neticesinde taşımaların gerçekleştirildiği sıklıkla görülmektedir. Ancak taşıma senedi, uluslararası nitelikli taşımaların hemen hemen tamamında (ülkelerin gümrüklerinden geçişler sırasında istenen bir belge olması sebebiyle), yurt içi taşımaların ise büyük bir kısmında düzenlenmektedir. Gerek TTK gerek CMR taşıma senedine, taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinin şartlarını, eşyanın taşıyıcıya teslim edildiğini ve bu aşamadaki durumunu ispat fonksiyonu yüklemiştir (TTK m. 858, CMR m. 9).

CMR m. 6, TTK m. 857 hükümleri sevk mektubunda/taşıma senedinde yer alması gereken hususları saymış, bunlara ilave olarak tarafların uygun gördüğü diğer kayıtların da yazılabileceği belirtilmiştir. Yazılması gerektiği belirtilen kayıtlardaki eksiklik, bu belgelerin hiç düzenlenmemiş olması ihtimalindeki gibi, taşıma sözleşmesinin varlığına ve geçerliliğine etki etmez. Ancak, taşıma senedine yazılması gerektiği hükme bağlanan bir kaydın yazılmaması, taşıma senedinin ispat gücüne etki edecek midir? CMR ve TTK'da bu hususta açık bir hüküm bulunmamaktadır. TTK m. 857 hükmünün gerekçesinde, maddede sayılanların taşıma senedinin asgari mecburi içeriğini gösterdiği belirtilmiştir. TTK m. 858'in gerekçesinde ise, taşıma senedinin ispat gücünü haiz olabilmesi için şeklen kanuna uygun

<sup>8</sup> Arkan, Sabih, Türk Ticaret Kanunu Tasarısına İlişkin Değerlendirmeler, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Konferans, 13-14 Mayıs 2005, s. 59

düzenlenmiş olması gerektiği, imzalanmış ve m. 858'deki kayıtları içermesi gerektiği, bu kayıtlardaki eksikliklerin senedin ispat gücünü tümüyle mi yoksa eksik olan kayıtla ilgili olarak mı kaldıracağı sorununun öğreti ve yargı kararlarıyla çözüleceği ifade edilmiştir<sup>9</sup>. Kanaatimce, imzalanmış olmak ve üzerinde tahribat yapılmamış olmak kaydı ile, taşıma senedine/sevk mektubuna yazılması gereken kayıtlardaki eksiklikler, bu belgenin ispat gücünü etkilemeyecektir.

CMR m. 9/2, 8/1,2 hükümlerine göre, eşyanın taşımının başlangıcındaki durumuna ilişkin olarak hamule senedine taşımacı tarafından konulacak kayıtlar gerekçeli olmalıdır. Ancak TTK m. 858'de kayıtların gerekçeli olması şartı aranmamıştır. Bunun yerine, haklı bir sebeple taşıyıcı tarafından çekince konulmuş olması şartı ile çekincenin taşıyıcının kayıtların doğruluğunu denetleyecek uygun araçlara sahip olmaması sebebine dayandırılacağı hükümde yer almıştır. Uygulamada taşıma senetleri üzerinde çekince bulunup bulunmadığına ve varolan çekincenin ihtilaf konusu ile ilgili olup olmadığına bakılması, TTK m. 858'de haklı bir sebeple çekincenin konulmuş olması şartının aranması karşısında, her iki hükmün uygulamasının birbirinden farklı olmayacağı kanısındayım.

### **Tehlikeli Eşya** <sup>10</sup>

Gönderenin eşyanın tehlikeli olduğu hususunda bildirim yükümlülüğü, gerek TTK gerek CMR'da mevcuttur. Ancak iki hususta düzenlemeler birbirinden farklıdır;

- TTK m. 861'de yer alan bildirim "zamanında, açık ve anlaşılır şekilde ve yazılı olması" gerektiği ifade edilmiş<sup>11</sup>, bu ifade CMR m. 22'de yer almamıştır. Bu sebeple, bildirim sevk mektubuna yazılmamışsa, tehlikenin gerçek içeriğinin taşıyıcı tarafından bilindiğini ispat yükümlülüğü yükülgilere aittir.

<sup>9</sup> Kendigelen, s. 874, 875. TTK m. 858'in gerekçesinde yer alan '858 inci maddedeki kayıtları' ifadesinin '857 inci maddedeki kayıtları olarak anlaşılması gerekir. Taşıma senedinde yer alması gereken kayıtlar TTK m. 857'de sayılmıştır.

<sup>10</sup> TTK m. 861'in gerekçesinde, tehlikeli eşyanın genel anlayışa uygun ve nesnel olarak tanımlanması gerektiği, taşıyıcının ikaz edilmeyi bekleyebileceği eşyanın tehlikeli sayılması gerektiği, tanımlı yaparken taşımaya ilişkin uluslararası sözleşmelerle de bağlantı kurulması gerektiği belirtilmiştir. Kendigelen, s. 877. Tehlikeli eşya, doğal özelliği veya taşıma sıradaki durumu nedeniyle genel emniyet ve düzene, canlı veya cansız tüm varlıklara, çevreye zarar verebilecek nitelikte olan, katı, sıvı veya gaz halinde bulunan maddelerdir. Tanım ve tüm taşıma türleri bakımından ilgili diğer düzenlemelerde yer alan tarifler için bkz. Asgarov, Natig, Gönderenin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Tehlikeli Eşya Hakkında Beyanda Bulunma Yükümlülüğü, BATIDER, 2012, C. XXVIII, S. 2, s. 297, 301-304.

<sup>11</sup> Söz konusu farklılık, hükmün kaleme alınışı sırasında Alman Ticaret Kanunu m. 410'un dikkate alınmasından kaynaklanmaktadır. Asgarov, s. 305,306.

- Taşıyıcının tehlikeli eşyayı bilmemesi ihtimalinde, emtiayı depolama ve geri taşıma imkanları CMR'de sayılmamıştır.

Gerek eTTK, gerek TTK, gerek CMR'da tehlikeli eşyaya ilişkin bildirim kime yöneltilmesi gerektiği ile ilgili bir açıklama yapılmamıştır. Düzenlemelerden taşıyıcının bilgilendirilmesi gerektiği anlaşılacakla birlikte, acaba taşıyanın yardımcılarına, özellikle de araç şoförüne yapılan bildirim yeterli olacak mıdır? Kanaatimce bu hususta açık düzenleme olmasa da, ziya halinde Yargıtay uygulamasında kabul edildiği gibi, tehlikeli eşya ile ilgili olarak yapılacak bildirimlerde de araç şoförüne ya da taşıyıcının başka bir yardımcısına yapılan bildirim yeterli sayılmalıdır. Dolayısıyla, bizzat taşıyıcıya bildirim yapılmamış olması, gönderenin yükümlülüğünü ihlal ettiği, dolayısıyla da sorumluluğunun bulunduğu şeklinde yorumlanmamalıdır.

Gönderenin tehlikeli eşyayı bildirme yükümlülüğüne aykırı davranması, taşıyıcı/taşımacıya karşı sorumluluğunu doğurur (TTK m. 864/c, CMR m. 22/2). Gönderenin bu ihtimalde 3. kişilere örneğin aynı araçla malı taşınan diğer yüklerle ilgililere karşı sorumlu olup olmadığı ise düzenlenmemiştir. Bu durum, gönderenin söz konusu kişilere karşı sorumlu olmadığı anlamına gelmeyecektir. 6102 sayılı TTK ve CMR'de özel düzenleme olmaması karşısında, genel hükümler çerçevesinde sorumluluk belirlenecektir. 3. kişilerle gönderen arasında sözleşme ilişkisi bulunmaması sebebiyle, haksız fiil hükümleri çerçevesinde sorumluluk doğacaktır. Bu farklılık, sorumluluğun özelliği bakımından da önemli değişiklik ortaya çıkarmaktadır. Taşıyıcıya karşı sorumluluk kusursuz sorumluluk iken, 3. kişilere karşı sorumluluk kusur sorumluluğudur<sup>12</sup>.

Aşağıda da değinileceği üzere gönderenin sorumluluğu CMR'ın aksine TTK'da bir üst sınır ile sınırlandırılmıştır. Bu farklılık, gönderenin tehlikeli eşyayı taşıyıcıya bildirim yapmadan taşıtmak istemesi durumunda taşıyıcıya karşı sorumluluğu ile 3. Kişiye karşı sorumluluğu arasında farklılığa sebep olabilecekmış izlenimi uyandırır da, TTK m. 864/2'nin TTK m. 885'e yaptığı gönderme sebebiyle, m. 885/2 hükmünün kıyasen uygulanması suretiyle bertaraf edilecektir.

### **Eşyanın Ambalajlanması ve İşaretlenmesi**

Gerek TTK gerek CMR'ye tabi taşımalarda eşyanın ambalajlanması ve işaretlenmesi gönderenin yükümlülüklerindedir. Gönderen taşımaya uygun ambalaj ve karışıklığı önleyecek, gümrüklerde gerekli kontrollere im-

---

<sup>12</sup> Bkz. Asgarov, s. 309

kan sağlayacak şekilde ve doğru bilgilerle eşyayı işaretleyecektir. Taşıma senedine bu konuda bir çekince konulmamışsa, emtianın dış görünüş itibarıyla iyi durumda ve taşıma senedinde gösterildiği şekilde olduğu karinedir. Karinenin aksinin ispatı mümkündür.

TTK'ya tabi taşımalarda taşıma senedi üzerine çekince konulmasa bile, ambalaj yetersizliğinin kanıtlanmış olması şartıyla, taşıyıcının bu sebeple uğrayacağı zararlardan gönderen sorumlu olacaktır. Ancak, zararın doğmasına taşıyıcının göndereni bu konuda uyarmaması gibi davranışlar da etkili olmuşsa, tazmin yükümlülüğü ile ödenecek tazminatın kapsamının belirlenmesinde, taşıyıcının bu davranışlarının ne ölçüde etkili olduğu da dikkate alınacaktır (TK m. 864/3).

CMR m. 10'da göndericinin yetersiz ambalajlama sebebiyle doğacak zararlardan taşımacıya karşı sorumlu olduğunu kabul etmekle birlikte, yükün kabulünde ambalaj yetersizliğinin açık seçik olması veya taşımacı tarafından biliniyor olmasına karşın çekince beyan edilmemesi durumunda göndericinin sorumluluğuna ilişkin hükmün geçersiz olacağı kabul edilmiştir. Bu durumda taşıyıcının uğradığı zararlardan gönderen sorumlu olmayacaktır. CMR m. 10'un TTK'dan farklılık taşıyan bir diğer yönü de, eşyanın işaretlenmesindeki eksiklikler, yanlışlıklar sebebiyle gönderenin taşımacıya karşı sorumluluğunu hükme bağlamamasıdır.

### **Yükleme ve Boşaltma**

Uygulamada sık karşılaşılan sorunlardan birisi de yükleme ve boşaltmanın kimin yükümlülüğü olduğudur. Bu yükümlülük özellikle bekleme ücreti talep edildiğinde ya da gecikme nedeniyle tazminat davası açıldığında gündeme gelir. CMR'de yükleme ve boşaltmanın kim tarafından yapılacağı düzenlenmemiştir. Bu sebeple TTK'nın bu yöndeki hükümlerinin uluslararası nitelikli taşımalara uygulanması gündeme gelebilecektir. TTK m. 863 uygulamadaki bu tartışmalara açıklık getirmekte, m. 867 ise yükleme süresine uyulmaması durumunda taşıyıcının haklarının neler olduğunu düzenlenmektedir.

Sözleşmeden, somut olayın şartlarından<sup>13</sup> veya ticari teamülden aksi anlaşılmadıkça, eşyayı, taşıma güvenliğine uygun biçimde araca koymak,

<sup>13</sup> Somut olayın şartları, özellikle eşyanın gönderenin işyerinden/fabrikasından değil, taşıyıcının deposundan araca yüklendiğinde, gönderenin eşyayı taşıyıcının deposuna teslim ettiği durumlarda ortaya çıkar. Bu durum, araç içinde birden çok gönderenin eşyasının taşındığı parsiyel taşımalarda görülür. Makine vb ağırlık ve ebat bakımından büyük emtiaların, soğuk hava tertibatlı araçlarla taşınması gereken emtialar ise, somut olayın şartları gereği gönderenin deposundan gönderenin elemanları tarafından yüklenir.



istiflemek, bağlamak, sabitlemek yüklemek ve aynı şekilde boşaltmak gönderenin yükümlülüğüdür (TTK m. 863). Bu yükümlülük, taşıyıcıyı yükleme, istifleme, bağlama, sabitleme ve boşaltma sırasında çeşitli müdahalelerde bulunma yükümlülüğünden kurtarmamaktadır. TTK m. 863 taşıyıcıya da, yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlama yükümlülüğü yüklemiştir. Taşıma işlerinin ticari işletme faaliyet olması (TTK m. 850/3), dolayısıyla da taşıyıcının tacir sıfatının bulunması ve basiretli bir tacir gibi davranmakla yükümlü olması, taşıma faaliyeti, izlenecek güzergah ve bu güzergahın taşıdığı riskler vb hususlarda uzman olan kişinin taşıyıcı olması karşısında, taşıyıcıya bu yükümlülüğün yüklenmesi doğaldır.

TTK m. 863/2,3 durumun gereklerine göre belirlenecek makul bir süre için, aksi kararlaştırılmadıkça, ayrıca ücret istenemeyeceğini, sözleşme hükümlerine dayanarak veya taşıyıcının kendi risk alanından kaynaklanmayan nedenlerle makul süreden fazla yükleme veya boşaltma için beklemesi durumunda ise, bekleme ücreti olarak uygun bir ücrete hak kazanacağını hükme bağlamıştır. TTK'nın yürürlüğe girmesinden önce olduğu gibi, bu hükmün uygulanması sırasında da makul süre ile uygun ücretin miktarı, taşımanın şartları dikkate alınarak ilgili meslek birliğine sorularak belirlenecektir.

TTK gerek eTTK'da gerek CMR'de bulunmayan önemli bir konuyu açık hükme bağlamıştır. Gönderen eşyayı makul süre içinde yüklemeyi veya yükleme için hazır bulundurmazsa, taşıyıcı ne yapmalıdır.

Gönderen, eşyayı süresi içinde yüklemeyi veya yüklemenin başkasına ait olduğu hallerde eşyayı yükleme için hazır bulundurmazsa, taşıyıcı, gönderene makul bir süre vererek eşyayı yüklenmesini veya hazır bulundurulmasını ihtar eder (TTK m. 867).

Verilen süre içinde yüklenme yapılmaz veya eşya hazır bulundurulmazsa, taşıyıcı sözleşmeyi feshedebilir ve gönderenin sözleşmeyi feshine ilişkin TTK m. 865/2 hükmünde düzenlenen haklarını<sup>14</sup> kullanabilir.

Verilen süre içinse yükleme kısmen yapılmışsa veya eşyanın bir kısmı yükleme için hazır bulundurulmuşsa,

- Gönderen taşımanın kısmi teslimine rağmen yapılmasını istiyorsa, taşıyıcı taşımayı gerçekleştirmek zorundadır. Bu durumda taşıyıcı, taşıma ücretinin tamamını, bekleme ücretini, eksik yükleme sebebiyle yapmak zorunda kaldığı giderleri ve uğradığı zararı, alacak-

<sup>14</sup> Gönderenin sözleşmeyi feshi durumunda TTK m. 865/2 hükmünde taşıyıcıya tanınan seçimlik haklar için bkz. Aşağıda 'Taşıma Sözleşmesinin Feshi' başlığı altında yapılan açıklamalar.

ları eksik yükleme sebebiyle teminatsız kalmışsa, ek teminat gösterilmesini isteyebilecektir. Eksik yükleme sebebiyle aracın boş kalan kısmını başka bir sözleşme kapsamında eşya taşıyarak değerlendirmişse, bu sebeple elde ettiği taşıma ücreti mahsup edilecektir (TTK m. 866/1).

- Gönderen taşımanın yapılmasını istemiyorsa, sözleşmeyi feshedebilir (TTK m. 865/1).
- Gönderen taşımanın yapılması ya da yapılmaması yönünde bir irade açıklamıyorsa, taşıyıcı taşımayı eksik yüklenen kısım ile gerçekleştirmek konusunda serbesttir (TTK m. 867/3). İsterse taşımayı tamamlayarak, gönderenin kısmi taşımayı talep etmesi ihtimalinde isteyebileceği tutarları bu durumda da talep edebilir. Taşıyıcı kısmen teslim edilen eşyayı taşımak istemezse, TTK m. 867/2 hükmünün kıyasen tatbiki suretiyle sözleşmeyi feshedebilir ve gönderenin sözleşmeyi feshi halinde talep edebileceği tutarları isteyebilir.

Gönderenin yükleme süresine uymaması, taşıyıcının riziko alanına giren bir sebepten kaynaklanıyorsa, taşıyıcının yukarıda belirtilen hakları talep imkanı yoktur (TTK m. 867/4).

### **Eşya Üzerinde Tasarrufta Bulunma ve Talimat Verme Yetkisi**

Taşıma sürecinin uzunluğu, ne tür araçla taşıma yapıldığına göre farklılık taşımaktadır. Bu açıdan karşılaştırıldığında, karayolu taşımacılığı sürecin en uzun olduğu taşıma türlerinden olmasa da, en kısılalardan birisi de değildir. Sürecin uzunluğu, eşya varma yerine ulaşmaya kadar, taşıyıcıya kimin talimat vereceği, eşya üzerinden kimin tasarruf yetkisini kullanabileceği sorusunu ortaya çıkarmaktadır. Özellikle taşıyıcının kimin talimatını yerine getireceği, gerekli hallerde kimden talimat alacağı sorusu, taşıyıcının alıcı ile satıcı (gönderen) arasındaki sözleşmenin tarafı olmaması dikkate alındığında daha da önem kazanmaktadır. Bu sebeple gerek CMR gerek TTK, taşımanın devamı süreci içinde tasarruf yetkisinin kime ait olduğunu ve taşıyıcıya talimatı kimin verebileceğini detaylı bir şekilde düzenlemiştir. Bu açıdan CMR ile TTK arasındaki farklılık şu şekildedir;

TTK'ya göre eşyanın teslim yerine ulaşması ile gönderenin emir ve talimat verme yetkisi son bulur (TTK m. 868/2). CMR'ye göre ise, sevk mektubunun ikinci nüshasının alıcıya verildiği veya alıcının m. 13/1'de düzenlenen hakkını, yani yükün teslim yerine varışından sonra makbuz karşılığında kendisine sevk mektubunun ikinci nüshasını veya yükü teslim etmesini isteme hakkını kullandığı zaman göndericinin tasarruf hakkı ortadan

kalkar (CMR m. 12/2). Bu farklılık, uluslararası taşımalarda taşıma sürecinin daha uzun olması ve bu sebeple de eşyanın taşıma devam ederken el değiştirmesi imkanına daha çok ihtiyaç duyulacak olması sebebiyledir. Yurt içi taşımalarda ise, taşıma süreci genellikle bu ölçüde uzun değildir. Ancak, alıcının yükü teslim almaması, sessiz kalması halinde, gönderenin eşya varma yerine ulaştıktan sonra duruma müdehale edemeyecek, talimat veremeyecek olması da sakınca doğurabilir. Bu sebeple, TTK m. 869/1 şu hükmü kabul etmiştir; “Tasarruf hakkını gönderilen haizse ve bulunamıyorsa veya eşyayı teslim almaktan kaçınıyorsa, tasarruf hakkı birinci cümle uyarınca gönderen tarafından kullanılır.”

### **Taşıma ve Teslim Engelleri**

Taşıma, bir çok rizikoyu bünyesinde barındıran bir süreçtir. Aracın yüklemeye yerinden çıkarak varma yerine ulaşana kadar geçeceği güzergah üzerinde, özellikle de uluslararası nitelikli taşımalarda bir çok sorunla, engelle karşılaşılabilir. Bu engeller taşıma sürecini kesintiye uğratabileceği, tamamen imkansız hale getirebileceği gibi, varma yerine ulaştıktan sonra alıcıya teslimde engel olabilir. Tüm engeller, gerek TTK gerek CMR’da düzenlendiği üzere, eşya üzerinde tasarrufa yetkili olan kişiden alınacak talimat ile aşılma çalışılacaktır.

TTK m. 869, taşıyıcının taşıma ya da teslim engeli ile karşılaşılacak talimat talep etmesi ihtimalinde, verilen talimatın yerine getirilmesi sebebiyle ücret, avans ve giderlerini talep edebilmesi için, engelin taşıyıcının riziko alanına giren bir nedenden kaynaklanmamış olmasını aramaktadır. Ancak, bu hükümde kullanılan ‘riziko alanı’ ifadesinin açıklığa kavuşturulması gerekmektedir. CMR m. 16, bu ifade yerine daha net bir düzenleme yaparak, taşımacının kendi kusur ve ihmali yüzünden yapılan masrafların talep edilemeyeceğini hükme bağlamıştır. TTK m. 869’da sözü geçen ‘riziko alanına giren nedenler’ de bunlar mıdır? Yoksa taşıyıcının kusur ya da ihmali olmasa da, gönderen ya da alıcının da kusur ve ihmali olmayan taşıma sürecindeki diğer aksaklıklar bu kavramın içinde midir? TTK m. 863’ün gerekçesinde, Alman öğretisinde geliştirilmiş riziko alanı teorisine TTK’nda yer verildiği, bu kavramın Alman öğretisine göre borçlar hukuku anlamında isnat edilebilirliği aşan, daha geniş bir anlamı haiz olduğu ifade edilmiştir<sup>15</sup>. Kavramın bu anlamı ile kabulü durumunda, CMR m. 16 hükmüne nazaran, taşıyıcının talimatın yerine getirilmesi sebebiyle ücret, avans ve giderlerini talep edemeyeceği durumların kapsamı genişlemiş olacaktır.

<sup>15</sup> Kendigelen, s. 879.

TTK m. 869/3, taşıyıcının m. 868/1, birinci cümle hükmüne göre uyması gereken talimatları uygun bir süre içinde alamaması durumunda, tasarruf hakkı sahibinin menfaatine en iyi görünen tedbirleri almakla yükümlü olduğunu hükme bağlamıştır. Bu düzenleme eksiktir. Şöyle ki; yollama yapılan TTK m. 868/1 sadece gönderenin talimat vermesini düzenliyor. Alıcının talimat vermesi hali ise m. 868/2'de hükme bağlanıyor. Taşıma ya da teslim engelleri sebebiyle talimat isteme imkanı ise 869'da düzenleniyor. Bu hükmün hepsini kapsar şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Nitekim CMR m. 14/2 ve 16'da genel bir ifade kullanılarak, yüke tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden talimat alınmamış olmasından bahsedilmektedir.

Yine TTK m. 896/3'de, emtianın satışı, malın bozulabilecek durumda olmasına hasredilmiştir. CMR m. 16/3 ise, taşımacının makul sürenin bitiminde malları tasarruf hakkına sahip olan kişiden üstesinde gelebileceği aksine bir talimat almamışsa, diğer durumlarda da malın satışını isteyebileceğini düzenlemiştir. Buna karşın malın imhası CMR'de hiç düzenlenmemiştir.

### **Sorumluluktan<sup>16</sup> Kurtulma Halleri**

Gerek TTK gerek CMR taşıyıcının/taşımacının taşıma sürecinde vuku bulan gecikme, ziya ve hasardan sorumlu olduğu kuralını kabul ettikten sonra, taşıyıcı/taşımacının sorumluluktan kurtulduğu halleri ayrıca düzenlemiştir. Bu düzenlemeler arasında ilk etapta dikkat çeken farklılıklar şu şekildedir;

- CMR m. 17/2 zararın taşımacının önlenmesine olanak bulunmayan durumlardan ileri gelmiş olması durumunda, bu zarardan sorumlu tutulamayacağını hükme bağlamaktadır. TTK ise taşıyıcının özeni başlığı altında, ziya, hasar veya gecikmeye taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği hususların sebebiyet vermesi halinde taşıyıcının sorumluluktan kurtulacağını düzenlemiştir.

6102 sayılı TTK'nın yasalaşmasından önceki metninde, m. 876'da taşıyıcının tedbirli bir taşıyanın gösterebileceği özeni göstermiş olsaydı dahi zararın gene oluşacak olduğunu ispatlaması şartı aranıyordu. Bu farklılık, Kanun'un yasalaşmasından önceki dönemde, farazi kurtuluş beyyinesine

<sup>16</sup> Taşıyıcının sorumluluğunun ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu mu, yoksa yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk mu olduğu hususundaki tartışmalara son verilmesi, tüm taşıma türleri bakımından taşıyıcının sorumluluğunun yeknesak hükümlerle düzenlenmesi gerektiği, bu hususta taşıyanın sorumluluğunun mutlak/objektif sorumluluk olarak düzenlenmesinin daha doğru olacağı görüşü için bkz. Sözer, s. 329-331.

yer verilmediği, sorumluluktan kurtulabilmek için azami özenin gerçekten gösterilmiş olduğunun ispatlanması gerektiği şeklinde yorumlanmıştır<sup>17</sup>. Madde gerekçesinde ise, 'tedbirli taşıyıcının özeni' ifadesinin kaynak Alman TK 426 ncı paragrafında 'büyük bir özen gösterilmesi' şeklinde ifade edildiği, bu ölçütün tedbirli taşıyıcının özeni ölçütünden daha sert olduğu, hukukumuzda kullanılmayan, bilinmeyen bir ölçüt olduğu, en üstü ibaresinden hükmün uygulanamaz hale geleceği düşüncesi ile kaçınıldığı belirtilmiştir<sup>18</sup>. Kanun'un yasalaşması sırasında yapılan değişikliklerle madde metnine 'en yüksek özen' ölçütünün dahil edilmesi, gerekçede belirtilen sakıncaların uygulamada yaşanmasına sebep olabilecektir.

- TTK, CMR uygulamasında tereddüt yaşanan bir duruma, m. 875/2 ile açıklık getirmiştir. Şöyle ki, zarara, gönderenin veya gönderilenin bir davranışı ya da eşyanın özel bir ayıbı sebep olmuşsa, CMR m 17/2'ye göre taşıyan sorumlu değildir. Uygulamada da taşıyıcılar bu düzenlemeye sığınarak, sorumlu olmadıklarını ileri sürmektedirler. TTK, tazminat borcunun doğmasında ve kapsamının belirlenmesinde, bu olguların ne ölçüde etkili olduğunun dikkate alınacağını belirleyerek, taşıyıcının da sorumlu tutulmasına yasal dayanak oluşturmuştur.

- Sorumluluktan kurtulma halleri bakımından TTK'nın CMR'den ayrıldığı bir diğer konu, üstü açık araç kullanılması ile ilgilidir. CMR'ye göre taraflar bu hususta anlaşmaya varmış ve sevk mektubunda belirtilmişse taşıyıcı sorumlu olmaz. TTK ise sözleşmenin yanısıra teamül gereği üstü açık bir aracın kullanılması halinde de taşıyıcının sorumluluğunu kaldırmıştır.

- Taşıyıcının emtianın doğal özelliği ile ilgili sorumluluktan kurtuluş hali de farklı düzenlenmiştir. CMR'ye göre, sıcağa, soğuğa, ısı derecesindeki değişimlere ve rutubete karşı koruyacak şekilde donatılmış araçlarla taşımamanın yapılması halinde, taşımacı CMR m. 17/4-d'de sayılan sorumluluktan kurtuluş sebebine dayanamayacaktır. TTK, CMR'de sayılanlara ilave olarak, 'sarsıntılara ve benzeri etkilere' ifadesini de kullanmış, sadece araç kullanımını değil, taşıyıcının bu etkilere karşı koruma yükümlülüğünün bulunması halini de kapsama dahil etmiştir. Bu düzenleme, sorumluluktan kurtuluş halinin uygulama alanını daraltmıştır.

- TTK'da da CMR'de olduğu gibi, taşıyıcı sadece gönderen ya da alıcıya değil, 3. kişilere karşı da sorumluluktan kurtuluş imkanlarını ve sorumluluk sınırlamalarını ileri sürebilir. Ancak CMR'den farklı olarak TTK, bu hususların 3. kişiye karşı ileri sürülemeyeceği iki ihtimali düzenlemiştir;

<sup>17</sup> Sözer, s. 317

<sup>18</sup> Kendigelen, s. 894

“a) Üçüncü kişi taşımaya onay vermemişse ve taşıyıcı, gönderenin eşyayı gönderme konusunda yetkili olmadığını biliyorsa veya bilmesi gerekiyorsa,

b) Eşya, taşıma için teslim alınmadan önce, üçüncü kişinin veya ondan zilyetliği elde etmiş olan kişinin onayı olmaksızın elinden çıkmışsa” (TTK m. 885/2)

### **Sözleşme Serbestisi ve Sorumluluğun Kaldırılması ya da Hafifletilmesi**

TTK, m. 854 taşıyıcının sorumluluğunun, önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümlerinin geçersiz olduğunu hükme bağlamıştır. CMR m. 41 ise daha geniş bir yasak getirmiş, taşıyıcılar arasındaki sözleşme serbestisi dışında, Konvansiyon hükümlerini doğrudan veya dolaylı ihlal eden her türlü anlaşma ve kaydın hükümsüz olduğunu düzenlemiştir. Bu farklılık, CMR’ın uluslararası nitelikli karayolu ile eşya taşımacılığında yeknesak kurallar belirleme hedefinin bir neticesidir<sup>19</sup>.

Taşıyıcılar arasında sözleşme serbestisine ilişkin CMR m. 40 hükmü TTK’da yer almamıştır. Dolayısıyla, CMR hükümlerine tabi olmayan karayolu ile eşya taşımalarında, sorumluluğun hafifletilemeyeceğine ilişkin TTK m. 854 düzenlemesi çerçevesinde, taşıyıcılar arasındaki sözleşmelerde de sorumluluğu hafifleten, kaldıran düzenlemeler yapılamayacaktır.

### **Gecikme Halinde Tazminat**

TTK m. 875/3, 6762 sayılı TTK’nda yer alan hükmün devamı olarak, gecikme halinde sadece tazminat değil, taşıma ücretinden de indirim yapılmasını öngörmüştür. Bu hususta CMR’dan ayrılmıştır, Bu düzenleme 6762 sayılı TTK’nın yürürlükte olduğu dönemde<sup>20</sup> uygulamada tereddütlere sebep oluyor, bazı ihtilaflarda tazminat yerine sadece taşıma ücretinden indirim yapılabileceği savunması ileri sürülüyordu. Ancak CMR çok açık bir şekilde, gecikme sebebiyle uğranıldığı ispat edilen zararın tazminat olarak istenebileceğini düzenlemekte, zarar ispat edilemese de taşıma ücretinden gecikme ile orantılı bir indirim öngörmemektedir. Gecikme sebebiyle uğranılan zararı, özellikle de kar kaybını ispat her zaman mümkün olmadı-

<sup>19</sup> Değişik taşıtlar ile uluslararası nitelikli eşya taşımalarını konu alan Konvansiyonlarda sorumsuzluk anlaşması akdetme ve sorumluluğun sınırlarının değiştirilmesi imkanı ile ilgili açıklama için bkz. Özdemir, Turkay, Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerinde Sorumsuzluk Anlaşması Akdetme İmkânı ve Sorumluluğun Sınırlarında Değişiklik Yapılması, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. IV, S. 1, 2007, s. 119-149.

<sup>20</sup> eTTK’nın taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlerinin eleştirisi için bkz. Kaya, s. 951,952.

ğından, TTK yükü ile ilgililerin daha menfaatindedir. Ancak bu düzenleme, hükmün amacını belirlemenin güç olduğu, uygulamada sıklıkla taşıma sürelerine uyulmadığından hükmün ancak taşıyıcıları taşıma süresine uymaya zorlama yönünde bir müeyyide olarak düşünülebileceği<sup>21</sup>, gecikmeden doğacak zararlarda mutlak sorumluluk yerine kusurlu sorumluluk esasının korunmasının daha doğru olacağı yönlerinden eleştirilmiştir.<sup>22</sup>

### Ziya Karinesi

TTK m. 874'ün CMR'den ayrıldığı ilk konu süreler olup, ziya karinesinin uygulanması için beklenmesi gereken süreyi belirlerken, CMR'deki süre kısaltılmıştır. CMR m. 20, karşılaştırılan bir taşıma süresi varsa sürenin sona ermesinden itibaren 30 gün, karşılaştırılan bir taşıma süresi yoksa taşımacının yükü almasından itibaren 60 günlük süre belirlemiştir. TTK ise bu süreyi 20 gün olarak belirliyor. Sınır ötesi taşımalarda ise bu süre 30 gün olarak belirlenmiştir. Ancak 30 günlük süre uygulama kabiliyetine sahip değil. Zira CMR, TTK'ya göre öncelikle uygulanacak ve sınırötesi taşımalarda sadece Türkiye'nin bu Konvansiyona taraf olması uygulama için yeterli olacaktır.

TTK m. 874'ün CMR'den ayrıldığı bir diğer konu, eşyanın bulunması durumunda hak sahibinin eşyayı talep imkanı ile ilgilidir. TTK süre sınırlaması getirilmeden, ne zaman bulunursa bulunsun yükü ile ilgilinin kendisine haber verilmesini isteyebileceğini düzenlemiştir. Yeterki eşyanın ziya dolayısıyla tazminatı alırken bu talebini açıklasın. CMR m. 20/2 hükmü ise bu şarta ilave olarak, başvurunun yazılı olarak yapılmasını aramış, başvurunun yapıldığının da başvurana yazı ile bildirilmesi gerektiğini belirtmiştir. Ayrıca CMR'de, tazminatın ödenmesini takip eden yıl içinde mallar bulunduğu takdirde bilgi verilmesini isteyebilir şeklinde bir süre sınırı da getirilmiştir.

### Ziya ve Hasar Halinde Tazminat

TTK öncelikle tazminatın hesaplanmasında dikkate alınacak değer ile ilgili olarak mekan ve tarih itibarıyla CMR ile önemli ölçüde paralellik sağlamıştır. Eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı tarih ve yerdeki değer. Ayrıca, tazminatın hesaplanması bakımından çıkan ihtilaflarda uygulanan, ancak CMR'de dayanağı olmayan bir hususa TTK yasal dayanak oluşturmuştur. Buna göre, zararın hesaplanmasında, taşıyıcıya eşyanın tesliminden

<sup>21</sup> Kaya, s. 954

<sup>22</sup> Sözer, s. 319

hemen önce malın satıldığı durumlarda, faturada kayıtlı satış bedelinin piyasa fiyatı olduğu varsayılacak, fatura tutarından taşıma giderlerinin mahsubu gerekecektir.

Yine benzer şekilde TTK, hasar bakımından da uygulamada itirazlara yol açan bir hususa yasal dayanak getirmiştir. Uygulamada hasar halinde tamir bedelinin, tazminat olarak ödeneceği belirtilen değer kaybı ile aynı olup olmadığı tartışma doğuruyordu. TTK m. 880/2, zararı azaltmak ve gidermek için yapılacak harcamaların birinci cümleye göre saptanacak değer farkını karşıladığının karine olarak kabul edileceğini hükme bağlamıştır. Aksini iddia eden ispatla yükümlü olacaktır.

### **Tazmini Talep Edilebilecek Diğer Tutarlar**

TTK, emtiadaki zararın tazmininin yanısıra, CMR Konvansiyonu ile talep edilmesine müsaade edilmeyen önemli bir tutarın daha istenilmesine imkan sağlamıştır; zararı saptama giderleri. Uygulamada genellikle ekspertiz ücreti, tespit davasında mahkeme masrafları ya da zararın uzak bir yerde vukuu bulması durumunda ulaşım ve konaklama masrafları olarak karşımıza çıkmaktadır.

### **Faiz**

CMR m. 27'de düzenlenen faiz oranına ve başlangıç tarihine ilişkin bir hüküm TTK'da yer almamış, genel hükümlere bırakılmıştır. Bu farklılık, CMR'ın uluslararası nitelikli taşımalara uygulanacak bir Konvansiyon olmasının bir neticesidir.

### **Sorumluluğun Üst Sınırı**

TTK, ziya ve hasar hali için getirilen sorumluluk üst sınırında CMR ile paralel düzenleme getirerek, SDR üzerinden hesaplama yapılmasını öngörmüştür<sup>23</sup>. Farklılık, SDR'nin TL'na çevrileceği tarih bakımındandır. Bu tarih, CMR'de mahkemenin karar tarih, TTK'da ise eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği tarihtir.

TTK gecikme halinde sorumluluğun üst sınırı bakımından da CMR'a oranla daha yüksek bir sınır getirmiştir. Bu sınır CMR'de taşıma ücreti iken, TTK'da taşıma ücretinin 3 katıdır. Farklılığın sebebi, yurt içi taşımalarda taşıma ücretinin düşük belirlenmesi olabilir.

<sup>23</sup> Taşıyıcının sorumluluğunun genel hükümler bölümünde tek bir madde ile tüm taşıma türleri için yeknesak şeklinde düzenlenmesi gerektiği görüşünde Sözer, s. 331,332.



TTK, CMR'de öngörülmeleyen bir üst sınırı daha kabul etmiştir. Taşıyıcı taşıma işinin yapılmasında sözleşmeden doğan bir yükümlülüğünü ihlal etmişse, bu sebeple meydana gelen ve eşyanın zıyaından, hasarından veya taşıma süresinin aşılmasından kaynaklanmayan, eşya veya kişi zararları dışında kalan zararlardan, tam zıya hâlinde ödenmesi gereken tazminat miktarının üç katı ile sınırlı olarak sorumludur (TTK m. 884).

### Üst Sınırın Uygulanmayacağı Haller

TTK m. 886, CMR Konvansiyonu ile paralelliği sağlar şekilde, "Zarara kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyıcı veya 879 uncu maddede belirtilen kişiler, bu Kısımda öngörülen sorumluluktan kurtulma hâllerinden ve sorumluluk sınırlamalarından yararlanamaz." hükmüne yer vermiştir. Hüküm Konvansiyon ile paralel olmakla birlikte, düzenlemede yer alan ifadeler eleştiri konusu olmuş, söz konusu ifadelerin uygulamayı zorlaştıracağı, ağır ihmalden söz edilmesinin daha doğru olacağı ifade edilmiştir.<sup>24</sup>

CMR m. 23/6 hükmü, m. 24 ve 26 gereğince malın değeri veya teslimde özel menfaat beyan edilmiş olması durumunda üst sınırla bağlı olmadan daha yüksek tazminat istenebileceğini hükme bağlamıştır. CMR m. 24; "Gönderici anlaşmaya varılacak belirli bir ücret karşılığında sevk mektubunda madde 23, paragraf 3'te belirtilen sınırlı geçen bir değer beyan edebilir. bu takdirde, beyan edilen değer bu sınırın yerine geçer." CMR m. 26 ise:"1. kaybolma, hasar veya kararlaştırılan zaman limitinin aşılması halinde gönderici, belirlenecek bir ücret ödenmesi karşılığında, teslim süresi için ödenecek özel faizin (teslimde özel bir menfaatin) miktarını tayin eder ve bunu sevk mektubuna yazar.

2. Teslim için özel bir faiz ödeneceği (teslimde özel bir menfaatin varlığı) beyan edilmiş ise, 23, 24 ve 25. maddelerde öngörülen tazminattan ayrı olarak, kanıtlanan fazla zarar ve hasar için beyan edilen miktara kadar tazminat istenebilir."

Bu iki hükme paralel bir düzenleme TTK'da yer almamıştır. Sadece, taşıma senedinin içeriği ile ilgili maddede, tarafların gerekli gördükleri bir başka hususu da taşıma senedine yazabilecekleri öngörülmüştür. Bu hükümden yararlanarak taşıma sözleşmelerine konulacak hükümler ile, CMR'da düzenlenene benzer bir uygulama sağlanabilir.

<sup>24</sup> Arkan, s. 58. Sözer ise, kast ve ağır kusur ifadelerinin tercih edilmesi gerektiği görüşündedir. Sözer, s. 334.

### **Gönderenin Sorumluluğunda Üst Sınır**

CMR sorumluluk bakımından üst sınırı sadece taşımacı bakımından getirirken, TTK m. 864 gönderenin kusursuz sorumluluğunu düzenlemiş ve bu sorumluluğun eşyanın brüt ağırlığının her kilosu için 8,33 SDR ile sınırlı olduğunu kabul etmiştir.

TTK m. 864: "(1) Gönderen, kusuru olmasa da;

- a) Yetersiz ambalajlamadan ve işaretlemeyen,
- b) Taşıma senedine yazılan bilgilerdeki gerçeğe aykırılıklar ile yanlışlık ve eksikliklerden,
- c) Tehlikeli malın bu niteliği hakkında bildirimde bulunmaktan,
- d) 860 ıncı maddenin birinci fıkrasında belirtilen belge ve bilgilerdeki eksikliklerden, gerçeğe aykırılıklardan, belge ve bilgilerin yokluğundan,

kaynaklanan, taşıyıcının zararları ile giderlerini tazminle yükümlüdür." Bu hükmün istisnası gönderenin tüketici olması, yani sözleşmeyi ticari veya meslekî faaliyeti ile ilgili olmayan bir amaçla yapan bir gerçek ya da tüzel kişi olmasıdır. Bu durumda gönderen kusurunun varlığı hâlinde sorumlu olur. Sorumluluk sebepleri ve sınırı ile ilgili hüküm bu durumda da uygulanacaktır (TTK m. 864/4,5).

Gönderenin sorumlu olduğu zararın, giderlerin doğmasında taşıyıcının da katkısı varsa, tazminatın belirlenmesinde, taşıyıcının davranışların zarara ne ölçüde etkili olduğu da dikkate alınır (TTK m. 864/3).

### **Ziya-Hasar-Gecikme Halinde Yapılacak Bildirimler**

Ziya ve hasarın açıkça görülmediği hallerde, eşyanın tesliminden itibaren yedi gün içinde taşıyıcıya bildirilmesi gerekmektedir. Ancak TTK'nın ve CMR'nin resmi tercümesinin aksine, CMR'nin orjinal metninde pazar ve resmi tatillerin dikkate alınmayacağı belirtilmiştir.

Uygulamada Yargıtay tarafından yerleşmiş olarak kabul edilen bir uygulamaya da m. 889/5'de yer verilmiştir. Eşyayı alıcıya teslim eden araç şoförüne yapılan bildirim, taşıyıcıya yapılmış sayılır.

### **Zamanaşımı Süreleri**

Süreler ve başlangıç tarihleri bakımından TTK ve CMR hükümleri arasında bir farklılık yok. Farklılık, eşyanın gönderilene hiç teslim edilmemiş olması durumunda, TTK m. 855'e göre eşyanın teslimi gereken tarihte zamanaşımının işlemeye başlamasıdır. CMR m. 32/2'de ise, karar-

laştırılan taşıma süresinin bitiminden 30 gün sonra, kararlaştırılan taşıma süresi yoksa yükün taşıyıcı tarafından teslim alınmasından sonraki 60. günden itibaren, diğer hallerde ise taşıma mukavelesinin akdedildiği tarihten sonraki 3 aylık dönemin sonunda zamanaşımının işlemeye başlayacağını öngörmüştür.

CMR m. 39/4'de TTK'dan farklı olarak, rücu haklarına ilişkin zamanaşımının başlangıcında, 3 ay içinde zarar hakkında rücu borçlusuna bildirimde bulunulmuş olması şartı da aranmamıştır.

Önemli bir diğer farklılık da CMR m. 32/4'de TTK'nın aksine, zamanaşımı ile düşen talep haklarının, karşı dava ve defi yoluyla kullanılamayacağı kabul edilmesidir. TTK m. 855/4'de ise, şekil şartının öngörülmesinin yanısıra, zamanaşımı süresinin bitiminden sonra da ileri sürme imkanı tanınmıştır. Şekil şartı, TTK m. 18/3 uyarınca, tacirler arasında diğer tarafı temerrüde düşürmeye, sözleşmeyi feshetmeye, sözleşmeden dönmeye ilişkin ihbar ve ilanların, noter aracılığıyla, taahhütlü mektupla, telgrafla veya güvenli elektronik imza kullanılarak kayıtlı elektronik posta sistemi ile yapılacağıdır.

CMR m. 32/2 ve 3'de düzenlenen zamanaşımının durdurulması halleri TTK'da düzenlenmemiş, HMK'ya bırakılmıştır.

### **Taşıma Ücretinin Hesaplanması ve Ödenmesi**

CMR Konvansiyonu'nun sorumluluğa odaklanması sebebiyle düzenlenmediği, ancak uygulamada ihtilafa neden olan bir diğer husus, taşıma ücretidir. Yukarıda taşıma ücretini kimin ödeyeceği ile ilgili olarak da TTK'nın düzenleme getirdiğinden bahsedilmişti. Taşıma ücreti, eşyanın tesliminde ödenecek, taşıyıcı ayrıca eşya için duruma ve şartlara göre yapılması gerekli giderlerini de isteyebilecektir (TTK m. 870). Hüküm ayrıca, taşıma veya teslim engelleri ile karşılaşılması, taşımanın başlamasından sonra fakat teslim yerine ulaşılmasından önce gönderenin riziko alanına giren bir sebeple gecikmenin vukuu bulması halinde taşıma ücretinin nasıl hesaplanacağını da düzenlemiştir.

### **Taşıma Sözleşmesinin Feshi**

CMR Konvansiyonu genel olarak eşyanın taşınmasından kaynaklanan sorumluluğu düzenlemiş, taşıma sözleşmesinin sona erdirilmesi ile ilgilenmemiştir. TTK m. 865 ise, gönderen tarafından sözleşmenin feshini ve sonuçlarını özel olarak düzenlemiştir.

Gönderen taşıma sözleşmesini her zaman feshedebilir (TTK m. 865/1) Madde gerekçesinde hükmün kaynağının CMR m 12/1 olduğu, düzenlemeye eşya üzerindeki tasarruf hakkının mutlak surette gönderene tanınmış olması kuralının hakim bulunduğu ifade edilmiştir. CMR m. 12/1 yük üzerinde tasarruf etme yetkisinin kural olarak göndericiye ait olduğunu belirterek, yapabileceği tasarruflara örnek olarak da taşımayı durdurması, teslim yerini değiştirmesi, alıcıyı değiştirmesini saymaktadır. Bu örnekler, taşıma ilişkisinin en temel konuları olması hasebiyle, göndericinin tasarruf yetkisinin genişliğine işaret etmektedir. TTK m. 865/1 aynı prensibe dayalı olarak farklı bir hususu düzenlemekte, sebep göstermeksizin, taşımanın hangi aşamasında olursa olsun taşıma sözleşmesini gönderenin feshedebileceğini hükme bağlamaktadır.

Madde gerekçesinde de belirtildiği üzere, gönderene bu ölçüde mutlak bir yetkisinin verilmiş olması durumunda, taşıyıcının da menfaatlerinin korunması gerekmektedir. Bu sebeptendir ki, TTK m. 865/2, 3 gönderenin sözleşmeyi feshetmesi durumunda taşıyıcının haklarını çeşitli ihtimallere göre ve seçimlik olarak düzenlemektedir.

“Gönderen sözleşmeyi feshederse, taşıyıcı;

a) kararlaştırılan taşıma ücreti ile bekleme ücretinden ve tazmini gereken giderlerden, sözleşmenin feshi sonucunda tasarruf ettiği giderlerin veya başka bir şekilde elde ettiği veya kötüniyetli olarak elde etmeyi ihmal ettiği menfaatlerin indirilmesiyle kalan tutarı veya

b) kararlaştırılan taşıma ücretinin üçte birini,

isteyebilir. Taşıma sözleşmesinin feshi, taşıyıcının riziko alanına giren bir sebepten kaynaklanmışsa, ... (b) bendi uyarınca bir istem ileri sürülemeyeceği gibi, sözleşmenin ifasında gönderenin menfaati yoksa, taşıyıcının bu fıkranın (a) bendinden doğan istem hakkı da düşer.”

TTK m. 865/2-a hükmünde yer alan “tasarruf ettiği giderlerin veya başka bir şekilde elde ettiği” ifadesindeki ‘veya’ kelimesinin ‘ve’ olarak anlaşılması gerekmektedir. Hükmün amacı bu şekilde anlamayı gerektirmekte olup, maddede geçtiği şekilde anlaşılmasını gerektirecek bir açıklama gerekçede de yer almamaktadır.

Gönderenin sözleşmeyi feshinden önce eşya araca yüklenmişse, taşıyıcı, giderleri gönderene ait olmak üzere, TTK m. 869/3 ikinci ilâ dördüncü cümleleri uyarınca eşyayı boşaltıp saklayabilir, tasarruf hakkını haiz kişinin hesabına saklanması için üçüncü bir kişiye tevdi edebilir, gönderene geri taşıyabilir, bozulabilecek bir mal söz konusu olup da malın durumunun

haklı göstermesi veya oluşacak giderlerin malın değerine göre makul oranda olmaması durumunda BK m. 108'e uygun olarak malı sattırabilir. Taşıyıcı eşyanın boşaltılmasına izin vermek zorunda değildir. Eşyanın boşaltılması taşıyıcının işletmesi için sakınca oluşturmuyorsa ve araçtaki diğer eşyaların gönderenleri ve alıcıları zarar görmeyecekse izin verebilir. Ancak sözleşmenin feshi, taşıyıcının riziko alanına giren bir sebepten kaynaklanıyorsa, taşıyıcı yüklenmiş bulunan eşyayı giderleri kendisine ait olmak üzere hemen boşaltmak zorundadır (TTK m. 865/3).