

YÜK DEĞERİNİN BEYAN EDİLMESİ HALİNDE TAŞIYICININ SORUMLULUK SINIRI*

Carrier's Limit of Liability When the Value of the Goods is Declared

Arş. Gör. Safa Murat TEKİN**

ÖZET

Taşıma sözleşmesinde taşıyıcı yükü teslim aldıktan sonra varma yerinde teslim edene kadar yükte meydana gelen ziya ya da hasardan kural olarak sorumludur. Ancak hem ulusal hem de uluslararası taşımalarda taşıyıcının sorumluluğu sınırlandırılmıştır. Bununla birlikte

* Bu makale, 3. Selçuk Hukuk Kongresi'nde sözlü olarak sunulan ve basılmayan "Yük Değerinin Taşıma Senedinde Beyan Edilmesi Halinde CMR ve TTK Açısından Taşıyıcının Sorumluluk Sınırı" adlı bildirinin içeriği değiştirilerek ve genişletilerek üretilmiş halidir.

** Ondokuz Mayıs Üniversitesi Ali Fuad Başgil Hukuk Fakültesi, Ticaret Hukuku Anabilim Dalı, E-posta: safamurattekin@hotmail.com, ORCID-ID: <https://orcid.org/0000-0002-0975-4939>

Makale Geliş Tarihi: 16.12.2023

Makale Kabul Tarihi: 26.02.2024

⇒ Atıf Şekli: Safa Murat Tekin "Yük Değerinin Beyan Edilmesi Halinde Taşıyıcının Sorumluluk Sınırı", *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 19/1 (2024): 177-215.

⇒ Bu eser Creative Commons Atıf-GayriTicari 4.0 Uluslararası Lisansı ile lisanslanmıştır.



Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon'un 24. maddesinde gönderenin yük değerini beyan etmesi ve yük değerinin taşıyıcının sorumlu olduğu sınırın üzerinde olması halinde sorumluluk sınırının beyan edilen değere yükseleceğine ilişkin düzenleme bulunmaktadır. Yük değerinin beyan edilmiş sayılması için tarafların sorumluluğun arttığı konusunda anlaşması, taşıyıcıya ek ücret ödenmesinin kararlaştırılması ve yük değerinin taşıma senedinde beyan edilmesi gerekir. Türk Ticaret Kanunu'nda yük değerinin beyan edilmesi halinde taşıyıcının sorumluluk sınırının yükseleceğine ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak uygulamada taşıma sözleşmesine, yük değerinin beyan edilmesi halinde taşıyıcının sorumluluk sınırının yükseleceğine ilişkin şartlar eklenmektedir.

Çalışmada öncelikle konunun anlaşılması açısından önem taşıyan yükün objektif değeri ile sorumluluğa ilişkin üst sınır açıklanmıştır. Daha sonra sorumluluk sınırının yükselmesi için Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon'un 24. maddesinde aranan şartlar öğretide yer alan farklı görüşler de dikkate alınarak açıklanmıştır. Son olarak ise taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun yükseltilmesinin Türk Ticaret Kanunu açısından da mümkün olup olmadığı değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: CMR'nin 24. maddesi, taşıyıcının sorumluluğunun yükseltilmesi, taşıma senedi, yük değerinin beyan edilmesi, ek ücret.

EXTENDED ABSTRACT

The responsibility of the carrier is regulated in the first paragraph of Article 17 of the CMR and the first paragraph of Article 875 of the TCC. These articles explain that the carrier is responsible for any loss or damage that occurs to the goods from the receipt of the goods to the moment they are delivered. However, the liability of the carrier is limited in terms of both CMR and TCC.

As a rule, the objective calculation method has been accepted in the determination of the damage related to the goods in both the CMR

and TCC. The carrier will only compensate for the decrease in the value of the goods, not all the damages caused by the loss or damage to the goods subject to transportation. So, the loss of profit or other economic losses will not be compensated by the carrier. In calculating the compensation, it is important to determine when the value of the goods will be taken into account. While calculating the objective value of the goods, the place and time at which they were accepted for carriage will be taken as a basis. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price. If there is no such price, then the current market price of the goods will be accepted as the value. If the goods don't have a commodity exchange price or current market price, the value of the goods will be determined by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

The amount of compensation to be paid by the carrier is limited to a certain upper limit. The upper limit of the carrier's liability is determined on the basis of kilograms of goods, which is a unit of weight measurement. Both CMR and TCC set the rule that compensation shall not exceed 8.33 units of account per kilogram of gross weight. Because of this upper limit, if the objective value of the goods is higher than 8.33 units of account per kilogram of gross weight, the carrier will not be liable for the exceeding amount.

Although the general rule is limited liability for the carrier, increasing the liability limit for the carrier is allowed in some exceptional cases. An exception to this rule is made in Article 24 of the CMR. According to this article, the carrier's limited liability stipulated in paragraph 3 of Article 23 of the CMR is allowed to be increased to the declared value of the goods. But in order for the limited liability of the carrier to increase to the declared value, some conditions specified in Article 24 of the CMR must be met. These conditions are that the parties must agree to this situation by mutual agreement, a payment of a surcharge must be agreed upon, and the value of the goods must be declared in the consignment note. When all these conditions are met, the liability limit of the carrier can be determined above the upper limit. In this case, the carrier will be responsible for the entire value of the goods.

There is no regulation similar to Article 24 of the CMR in the TCC. The absence of regulation does not mean that an increase in the carrier's liability limit for the goods declared in the consignment note is not possible for national transports. But because there is a hiatus in the law, it can be said that the only condition required in the TCC in order to increase the liability limit of the carrier is the mutual agreement of the parties. So other conditions, like the payment of a surcharge agreed upon and declaring the value of the goods in the consignment note, are not required for TCC. This being said, declaring the value of the goods in the consignment note is recommended in national transportation too, for it is the best way to increase the carrier's liability limit to the goods value.

Keywords: Article 24 of CMR, increase of the carrier's liability, consignment note, declaration of the goods value, surcharge.

GİRİŞ

Karayolu taşımacılığına ilişkin ana mevzuat niteliğindeki Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon'un (*The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, kısaca CMR*)¹ ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) düzenlemeleri genel olarak aynıdır. Bu nedenle çalışmada her iki düzenleme açısından ortak açıklama yapılacaktır. Ancak düzenlemelerin birbirinden ayrıldığı noktalarda konu ayrı başlıklar altında ele alınacaktır. Bu bağlamda yük değerinin beyan edilmesi halinde taşıyıcının sorumluluk sınırının yükselmesi hususu düzenlemeler açısından ayrı ayrı ele alınacaktır.

Taşıyıcının sorumluluğu CMR'nin 17. maddesinin 1. fıkrasında ve TTK'nın 875. maddesinin 1. fıkrasında düzenlenmiştir. Her iki

¹ Bu konvansiyonun CMR şeklinde kısaltılma sebebi Konvansiyonun Fransızca isminin "*Convention relative au Contrat de Transport International de Merchandises par Route*" olmasından kaynaklanmaktadır. Konvansiyonun resmi Türkçe çevirisinde "*Eşyaların Karayolundan Uluslar Arası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi*" ismi kullanılmıştır. Ka-naatimizce orijinal dillerinden biri olan İngilizce metninden tercümesi "*Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon*" şeklinde olmalıdır. Türkiye, Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon'a 14.12.1993 tarih ve 21788 sayılı Resmî Gazete'yle katılmayı uygun bulmuş, İngilizce ve Türkçe metinleri 04.01.1995 tarih ve 22161 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmış ve 30.10.1995 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

düzenleme açısından taşıyıcının sorumluluğuna gidebilmek için gönderen ile taşıyıcı arasında bir hukuki ilişkinin bulunması gerekir. Bu ilişki karayoluyla yük² taşıma sözleşmesidir³. Bununla birlikte, yükün taşıyıcının hâkimiyetinde iken zıyaa, hasara⁴ ya da teslimde gecikmeye⁵ maruz kalması gerekir.⁶ Yine tazminat talep eden kişinin yükte meydana gelen ziya ya da hasardan veya yükün teslimindeki gecikmeden kaynaklanan bir zarara da uğraması gerekir. Bu kapsamda yükte meydana gelen ziya ya da hasar tazminat talep eden kişinin zararının ispatı için yeterli olsa da yükün teslimindeki gecikme nedeniyle ortaya çıkan zararın ayrıca ispatlanması gerekir.⁷ Son olarak yükte meydana gelen ziya, hasar veya teslimde gecikme ile ortaya çıkan zarar arasında uygun nedensellik bağı bulunması gerekir.⁸

- ² Taşımaya ilişkin bir husus açıklanırken taşınandan bahsetmemek mümkün değildir. Mevzuatta, öğretide ve yargı kararlarında taşınanı belirtmek için mal, eşya, şey, emtia, yük ve kargo gibi birçok farklı ifade kullanılmaktadır. Taşınanı belirtmek için kullanılan ifadeler arasında bir fark olmayıp bu çalışmada taşınan için *yük* kelimesi kullanılacaktır.
- ³ Bu noktadan sonra karayoluyla yük taşıma sözleşmesini ifade etmek için taşıma sözleşmesi ifadesi kullanılacaktır.
- ⁴ Yargıtay bazı kararlarında ziya ve hasarı aynı anlama gelecek şekilde kullanmaktadır. Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 06.07.2004, E. 2004/7479, K. 2004/7527; Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 01.07.2003, E. 2003/1471, K. 2003/7182, Kazancı İçtihat Bankası, 11.12.2022.
- ⁵ Teslim süresinin aşılması halinde ödenecek tazminat doğrudan yükün kendisine gelen zararları değil dolaylı malvarlığı zararlarını hedef aldığından CMR'nin 24. maddesinin gecikme hali için uygulanması mümkün değildir. Bu nedenle yükün gecikmesine ve taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumluluğuna yer verilmemiştir. Ayrıca bkz. Çalışmanın II. – A. – 1. bölümü.
- ⁶ Taşıyıcının kendisine tesliminden önce yükte meydana gelen ziya veya hasardan dolayı CMR'nin 17. maddesi çerçevesinde sorumluluğu bulunmamaktadır. Bu konuda bir Yargıtay kararı için bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 17.10.2005, E. 2004/11854, K. 2005/9810, Kazancı İçtihat Bankası, 11.12.2022.
- ⁷ Buna ilişkin bir Yargıtay kararında taşıyıcının teslimdeki gecikmeden sorumlu tutulabilmesinin zararın mevcut olduğunun tazminat hakkı sahibi tarafından ispat edilmesine bağlı olduğu belirtilmiştir. Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 19.06.2000, E. 2000/4859, K. 2000/5755, Kazancı İçtihat Bankası, 13.12.2022.
- ⁸ Bir Yargıtay kararında yükün geç teslim edildiği ispatlanmasına rağmen uygun nedensellik bağı olmaması nedeniyle taşıyıcının sorumluluğuna gidilemeyeceğini belirtmiştir. Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 08.04.2002, E. 2001/10866, K. 2002/3205, Kazancı İçtihat Bankası, 13.12.2022.

Hukukta zarara, zarar görenin değil de başka bir kişinin katlanması kamu vicdanını rahatlatan haklı bir sebebin bulunması halinde olur.⁹ Taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının hâkimiyetine geçen yük üzerinde gönderenin hâkimiyeti kalmaz. İşte bu nedenle yükün teslim alınmasından teslim edildiği ana kadar yükte meydana gelen zıya veya hasardan taşıyıcı sorumlu kılınmıştır.¹⁰ Ancak taşıyıcının sorumluluğu hem Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon hem de Türk Ticaret Kanunu açısından sınırlandırılmıştır.

I. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN SINIRLANDIRILMASI

A. Yükün Objektif Değeri

Tazminat talep etme hakkına sahip bir kişinin zararı iki kalem-den oluşur. İlki malvarlığının fiili durumundaki eksilme, ikincisi ise malvarlığının umulan durumundaki azalmadır. Malvarlığında meydana gelen fiili eksilme yükte meydana gelen zararlar, malvarlığının umulan durumundaki eksilme ise kâr kaybı ya da ekonomik diğer zararlardır. CMR'nin 17. maddesi ile TTK'nın 875. maddesinde yüke ilişkin zararın belirlenmesinde, kural olarak, objektif hesaplama yöntemi kabul edilmiştir. Dolayısıyla zıya veya hasardan kaynaklanan tazminat taleplerinde taşıyıcının sorumluluğu fiili zararlarla sınırlandırılmıştır.¹¹ Bu nedenle yoksun kalınan kâr veya ortaya çıkan diğer zararların bu kapsamda tazmin edilmesi söz konusu değildir.¹² Öğre-

⁹ Hakan Karan, Özgenur Kara ve İzel Varan, Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi, (Ankara: Yetkin Yayınları, 2020), 361.

¹⁰ Malcolm A. Clarke, International Carriage of Goods by Road: CMR, (Abingdon: Informa Law, 2014), 183; Malcolm A. Clarke and David Yates, Contracts of Carriage by Land and Air, (London: Informa Law, 2004), 26. Sorumluluk sigortası işleyişinden kaynaklı olarak zararın esasında gönderen ya da gönderilenler tarafından topluca karşılandığına ilişkin bkz. Karan, Kara ve Varan, CMR Şerhi, 361.

¹¹ Clarke, International Carriage of Goods, 357.

¹² Tobias Eckardt, "Liability of the Carrier", inside Commercial Law Article-by-Article Commentary, ed. Peter Mankowski, (Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019), 952; Sabih Arkan, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, (Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1982), 146; Arslan Kaya, "Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II)", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, LVI/1-4 (1998): 265; Alihan Aydın, CMR'ye Göre

tide bir görüşe göre esasında umulan kâr kaybı ya da diğer ekonomik zararların CMR'nin 23. maddesindeki sınırlar dairesinde tazmin olunabilmesi gerekir ancak zıya veya hasar halinde tazmini istenebilecek zararın taşınan yükün değer kaybına indirgenmesi ekonomik zararların tazminini anlamsız kılmaktadır.¹³

Yükün taşıma sırasında zayi olması ya da hasara uğraması nedeniyle doğabilecek zararların ulaşabileceği boyutların taşıyıcı tarafından önceden tahmin edilmesi oldukça zordur. Oluşan zararın tamamen tazmin edilmesini beklemek taşıyıcıları öngörülemeyen ağır bir yük altına sokmak anlamına gelir. Özellikle yoksun kalınan kâr nedeniyle ortaya çıkan zararın önceden öngörülebilmesi oldukça zordur. Bu nedenle CMR'nin 17. maddesinin 1. ve 2. fıkralarında ve TTK'nın 880. maddesinde taşıyıcının taşıma borcunu gereği gibi ifa etmemesi halinde ortaya çıkan zararın tamamen karşılanmayıp yükün objektif değeri ile sınırlı olarak karşılanacağı düzenlenmiştir.¹⁴

Taşıyıcının yükün objektif değeri kapsamında ödeyeceği tazminat miktarı da hem Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon hem de Türk Ticaret Kanunu'nda belirli bir üst tutar ile sınırlandırılmıştır. Yükün hesaplanan objektif değeri her iki düzenleme kapsamında belirlenen üst sınırdan fazla olursa taşıyıcının tazmin edeceği bedel belirlenen üst sınırı aşamaz. Yani taşıyıcının sorumlu olacağı tazminat miktarı yükün hesaplanan objektif değerinden daha az olabilir. Taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırına ilişkin açıklamalardan önce yükte zıya ya da hasar olması halinde yükün objektif değerinin nasıl belirleneceğinin üzerinde durmak gerekir.

Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, (İstanbul: Arıkan Yayınevi, 2006), 111; Mustafa Erdoğan, CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu, (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2020), 163; Hikmet Cem Congar, CMR ve Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Uyarınca Karayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu ve Sınırlandıran Haller Taşıma ve Sigorta Hukuku Serisi - I, (Ankara: Seçkin Yayınevi, 2023), 174.

¹³ Karan, Kara ve Varan, CMR Şerhi, 386.

¹⁴ Oysa deniz yolu taşımacılığında yoksun kalınan kâr, üçüncü kişilere karşı sorumluluk nedeniyle ödenen tazminat ya da cezai şart gibi başka zararların söz konusu olması halinde, sorumluluğun üst sınırını aşmaması şartıyla, bunların da taşıyan tarafından tazmin edilmesi mümkündür.

B. Yükün Objektif Değerinin Belirlenmesi

1. Yükün Zayı Olması

Objektif değer belirlenirken yükün taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki değeri esas alınabileceği gibi yükün taşıyıcı tarafından gönderilene teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken yer ve zamandaki değeri de esas alınabilir.¹⁵ CMR'nin 23. maddesinin 1. fıkrasında ve TTK'nın 880. maddesinin 1. fıkrasında yükün objektif değeri belirlenirken yükün taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki değeri esas alınacağı kabul edilmiştir.¹⁶ Bu kapsamda sadece yükün taşıyıcı tarafından teslim alınmasından önceki hizmetlerin karşılığı olan ödemeler esas alınır. Dolayısıyla yolculuk boyunca ve varma yerinde yükte meydana gelecek değer artışlarından taşıyan sorumlu tutulmamıştır.¹⁷ Ambalaj masrafı ise yükün objektif değerine dâhildir.¹⁸

¹⁵ Karayolu taşımacılığında taşıma süresi kısa olsa da taşınmak için teslim alınan bir yükün varma yerinde teslim edilirken değeri artmış olabilir. Konu hakkında bkz. Andrew Messent and David A. Glass, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, (Abingdon: Informa Law, 2018), 232,233. Yine yükün teslim alındığı yerdeki değeri gönderilenin kârını ve yapılan diğer masrafları içermediğinden genellikle varma yerindeki değerinden daha düşük olur.

¹⁶ Messent and Glass, *CMR: Contracts for the International Carriage*, 230. Bu yöntemin daha adil ve uygun bir yöntem olduğunu savunan görüş için bkz. Burak Adıgüzel, "Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Eşya Taşıma Hukuku Alanında Getirilen Yenilikler", *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 18/2 (2012): 783; Erdoğan, *CMR ve TTK Kapsamında*, 177. Aslında hesaplamanın yükün taşıyıcı tarafından gönderilene teslim edildiği veya teslim edilmesi gereken yer ve zaman dikkate alınarak yapılmasının daha uygun olacağını savunan görüş için bkz. Karan, Kara ve Varan, *CMR Şerhi*, 694,695. Yargıtay'a intikal etmiş bir uyuşmazlıkta taşıma sözleşmesine konu kirazların teslim alındığı yerde ve teslim alınma tarihindeki değerine göre tazminat hesabı yapılan bilirkişi raporunun esas alınması gerektiği belirtilerek bozulmuştur. Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 28.05.2013, E. 2011/7539, K. 2013/11050, *Lexpera İçtihat Bankası*, 23.01.2023. Ancak ilk derece mahkemesi bu karara karşı direnmiştir. Bunun üzerine uyuşmazlık Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'na intikal etmiştir. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu da Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin bozma gerekçesini haklı bulmuştur. Bkz. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu, 11.04.2019, E. 2017/121, K. 2019/445, *Lexpera İçtihat Bankası*, 23.01.2023.

¹⁷ Aksoy Yavaş, *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk* (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde), (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016), 163; Ziya Akıncı, *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, (Ankara: Seçkin Yayınevi, 1999), 139.

¹⁸ Sabih Arkan, "Zıya Nedeniyle Ödenecek Tazminatın Belirlenmesinde Esas Alınan Değer ve İadesi Gereken Masraflar – CIM ve CMR Açısından Bir İnceleme", *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, XIV/2 (1987): 32.

Yükün objektif değerini belirlemenin yöntemi CMR'nin 23. maddesinin 2. fıkrasında sıralı olarak belirlenmiştir. Bu yöntemlerden ilk sonuç verenle yükün objektif değeri belirlenir.¹⁹ Dolayısıyla sıralamada ilk yöntemden sonuç alınması halinde diğer yöntemlere başvurmaya gerek kalmaz. İlk yöntemden sonuç alınamaması halinde ise sıradaki yöntem denenir. Yükün objektif değerinin belirlenmesinde yükün niteliği asıl olup CMR'nin 23. maddesinin 2. fıkrasında belirtilen hesaplamanın yapılabilmesi için yükün türünün ve niteliğinin belli olması gerekir.²⁰

Yükün objektif değerini belirlemede kullanılan ilk yöntem yükün borsa fiyatının²¹ esas alınmasıdır. Bu yöntemde yükün değeri, borsa fiyatının miktarı ile çarpımı sonucunda ortaya çıkar. Hesaplama yükün taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki borsa değeri esas alınır. Basit bir örnekle, Samsun Ticaret Borsası'nda kabuklu fındığın kilosunun 95 TL olduğu bir zamanda Samsun'dan İstanbul'a 100 kilogram fındığın taşınması halinde yükün objektif değeri 9.500 TL olarak belirlenir. Yükün bir başka yerdeki borsa fiyatı yükün teslim alındığı yer ve zamanda uygulanıyorsa hesaplama için bu da yeterli olur.²² Yani yükün taşınmak üzere kabul edildiği yerde ticaret borsasının bulunması şart değildir.

Karayoluyla yük taşımacılığına konu olan yüklerin borsa fiyatının bulunmaması sıklıkla karşılaşılan bir durumdur.²³ Bu durumda da

¹⁹ Osman Uyaroğlu, "CMR'ye Göre Taşıyıcının Eşyanın Kaybı ve Hasarından Doğan Zararlardan Sorumluluğu", Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, 51 (2022): 548.

²⁰ Burak Adıgüzel, Karayolu ile Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, (Ankara: Adalet Yayınevi, 2012), 210; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, 153; Yavaş, Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan, 164.

²¹ Ticaret borsası fiyatı, tacirlerin menkul değerleri alıp satmak üzere bir araya gelerek oluşturdukları resmi piyasada işlem gören emtia için arz ve talebin dengelendiği fiyattır. Ticaret borsasında parça maldan ziyade misli şeylerin piyasa fiyatı bulunmaktadır.

²² Kübra Yetiş Şamlı, Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2008), 23; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, 154; Turkey Özdemir, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu), (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2006), 141.

²³ Herbert Glöckner, "Limits to Liability and Liability Insurance of Carriers under Articles 3 and 23 to 29 of the CMR", inside International Carriage of Goods by Road (CMR), ed. Jan Theunis, (London: Lloyd's of London Press, 1987), 99; Karan, Kara ve Varan, CMR Şerhi, 696.

ikinci yöntemle başvurulur ve yükün objektif değeri geçerli piyasa fiyatına göre belirlenir.²⁴ Ancak piyasada toptan ve perakende diye iki ayrı değer bulunması mümkündür. Yani toptan satılan yük ile perakende satılan yükün piyasa fiyatı farklı olabilir. Öğretide bir görüşe göre yükün piyasa fiyatının satış türüne göre değişmesi ihtimalinde satım sözleşmesinin tarafları (üretici-toptancı, toptancı-perakendeci ya da perakendeci-nihai tüketici) dikkate alınarak yükün piyasa fiyatı belirlenmelidir.²⁵ Başka bir görüşe göre ise yükün piyasa fiyatı belirlenirken sözleşmenin taraflarına değil taşınan yükün miktarına göre hareket edilmelidir. Yani toptan temin edilmesi gereken yük söz konusu ise toptan değer, perakende değerden temin edilebilecek kadar az (münferiden belirlenmiş) yük söz konusu ise perakende değer piyasa fiyatı olarak belirlenmelidir. Yükün piyasa fiyatının satış türüne göre değişmesi ihtimalinde satım sözleşmesinin taraflarının dikkate alınması fiyat belirleme sürecini uzatacak ve karmaşıklatacağıdır. Oysa yükün miktarı satım sözleşmesinin taraflarına ilişkin de dolaylı olarak bilgi verir. Zira üretici ile toptancı arasındaki sözleşmeye konu eşya ile perakendeci ile nihai tüketici arasındaki sözleşmeye konu eşya genellikle miktar olarak farklı olacaktır. Bu nedenle kanaatimizce, yükün piyasa fiyatının satış türüne göre değişmesi ihtimalinde taşınan yükün miktarı dikkate alınarak yükün piyasa fiyatının belirlenmesi uygun olur.

Yükün borsa ya da piyasa fiyatı mevcut değilse değeri, ziyaa uğrayan yük ile aynı cins ve kalitedeki yükün normal (mutat) değeri esas alınarak belirlenir.²⁶ Mutat değer, taraflar arasındaki anlaşma ya

²⁴ Piyasa fiyatı, satıcı ve alıcıların eşya alıp satmak üzere bir araya gelerek oluşturdukları bir ortamda aynı tür ve nitelikteki eşyalar için arz ve talebin dengelendiği fiyattır. Yani, aynı tür ve nitelikteki eşyanın alım-satımı sonucu ulaştığı ortalama değere piyasa fiyatı denir. Bkz. Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, 153. Yükün piyasa değeri resmî şekilde belirlenmişse bu değer dikkate alınması gerektiği hakkında bkz. Congar, Karayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, 127; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, 154; Aydın, CMR'ye Göre Taşıyıcının, 114; Yetiş Şamlı, Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma, 21.

²⁵ Congar, Karayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, 128; Aydın, CMR'ye Göre Taşıyıcının, 114,115; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, 154; Karan, Kara ve Varan, CMR Şerhi, 696; Yavaş, Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan, 165.

²⁶ Yargıtay zayi olan yüklerin cinsinin belirlenememesi halinde de yükler için ortalama değer belirlenmesi gerektiğini belirtmiştir. "... davacıya ait taşımaya konu toplam 34 koli maldan 22 koli mal çalınmış olup her bir kolide hangi çeşit mal oldu-

da özel durumlar dikkate alınmaksızın gönderilene teslim edilecek yükün veya o yükün satış değerinin eşit değerinde aynı çeşit ve kalitede bir yük ile karşılaştırılması sonucu bulunan değerdir.²⁷ Bu noktada yükün gönderen ya da gönderilen için ifade ettiği değer tazminatın belirlenmesinde herhangi bir önemi yoktur.²⁸ Yükün mutata değeri aynı çeşit ve kalitede yükün değeri dikkate alınarak bilirkişi marifeti ile tespit edilebilecektir.²⁹ Mutata değere bakılması gereken yüklere örnek olarak tarihi eserler, sanat eserleri, koleksiyon veya antika gibi yükler gösterilebilir.

Öğretide bir görüş, yükün tespit edilecek mutata değerinin dahi bulunmadığı durumlarda tazminatın söz konusu olmayacağını belirtmiştir.³⁰ Bir başka görüşe göre ise yükün tespit edilecek mutata değerinin bulunmadığı durumlarda bile hakkaniyet gereği bir tazminatın ödenmesi gerekir.³¹ Yükün mutata değerinin olmaması hiçbir ekono-

ğunun belirlenmediği kabul edilerek karar verilmiştir. Bu durumda, çalınan malların cinsi göz önüne alınarak alanında uzman bilirkişi marifetiyle, davacının sunduğu faturalar da değerlendirilmek suretiyle, malın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değeri belirlenip bilahare hangi kolide hangi cins mal olduğunun belirlenmediği de gözetilerek, 6098 sayılı TBK'nın 50. maddesi uyarınca çalınan mallar için ortalama değer belirlenerek hüküm altına alınması gerekirken yazılı şekilde davanın kısmen kabulüne karar verilmesi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir." Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 23.05.2017, E. 2016/4474, K. 2017/2990, Kazancı İçtihat Bankası, 17.01.2024.

²⁷ Ingo Koller, Transportrecht Kommentar, 455/Aktaran Adıgüzel, Karayolu ile Yapılan Taşımalarda, 212(Dipnot 24). Mutata değer bir Yargıtay kararında da benzer şekilde açıklanmıştır. *"Cari fiyat, tarafların arasındaki anlaşma ve özel durumlar dikkate alınmadan teslim edildiği yer ve zamanda gönderenin elde edebileceği tazminata konu eşyanın satış değeri ile eşit veya aynı çeşit ve kalitede karşılaştırılması ile ortaya çıkan fiyattır."* Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 24.06.2019, E. 2018/3232, K. 2019/4765, Kazancı İçtihat Bankası, 17.01.2024.

²⁸ Congar, Karayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, 128. Yükün kendisi için ifade ettiği değer göz önünde bulundurulmasını isteyen gönderen CMR'nin 26. maddesinin *"kayıp, hasar veya kararlaştırılan zaman limitinin aşılması halinde gönderici, belirlenecek bu ücret ödenmesi karşılığında, teslim süresi için ödenecek özel faizin miktarını tayin eder ve bunu sevk mektubuna yazar"* hükmü çerçevesinde hareket etmelidir.

²⁹ Bir Yargıtay kararında yükün borsa ve piyasa fiyatı yoksa aynı cins ve kalite yüklerin rayicine göre yük değeri için bilirkişi raporu alınması gerektiği belirtilmiştir. Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 21.12.2017, E. 2016/6808, K. 2017/7529, Kazancı İçtihat Bankası, 10.02.2023.

³⁰ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, 154; Aydın, CMR'ye Göre Taşıyıcının, 117.

³¹ Eckardt, "Liability of the Carrier", 953; Özdemir, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, 143,144.

mik değerinin olmamasından kaynaklanabileceği gibi değer biçilebilecek nitelikte olmamasından da kaynaklanabilir. Hiçbir ekonomik değeri olmayan çöp, hafriyat gibi yüklerin taşınması halinde hakkaniyet gereği tazminatın söz konusu olacağı söylenemez. Ancak örneğin cesedin yük olarak taşınması halinde taşınma gayesine göre belirli bir ekonomik değeri olabileceği için hakkaniyet gereği tazminat ödenebilir. Bu nedenle kanaatimizce, her somut olayda yükün mutad değerinin tespit edilememe nedeni göz önünde bulundurularak tazminatın ödenip ödenmeyeceğine karar verilmelidir.

TTK'nın 880. maddesinin 3. fıkrasında yükün objektif değerini belirleme yöntemi aynı Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon'da olduğu gibi sıralı olarak belirlenmiştir. Ancak düzenlemeler iki hususta birbirinden ayrılmaktadır. İlk fark, yükün borsa fiyatının tazminatın belirlenmesinde kullanılacağına Türk Ticaret Kanunu'nda açıkça belirtilmemiş olmasıdır. TTK'nın 880. maddesinin gerekçesinde, hükmün kaynağının CMR'nin 23 ilâ 27. maddeleri olduğunun belirtildiği göz önünde bulundurulduğunda Türk Ticaret Kanunu'ndaki farkın bilinçli olmadığı söylenebilir. 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu döneminde de borsa fiyatından açıkça bahsedilmemiş olmakla birlikte bir Yargıtay kararında *"zayı olan deriler borsada alınıp satılan mal cinsinden olmadığına göre ... piyasa değeri esas alınır"* açıklamasıyla yükün objektif değerinin belirlenmesinde öncelikle yükün borsa fiyatına bakılacağını belirtmiştir.³² Dolayısıyla yükün borsada işlem görmesi halinde ulusal taşımalar açısından da yükün objektif değeri borsa fiyatı esas alınarak belirlenmelidir.³³

Düzenlemeler arasındaki ikinci fark ise TTK'nın 880. maddenin 3. fıkrasının 2. cümlesine ilişkin bir hükmün Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon'da yer almamasıdır. Buna göre, yük taşınmak için taşıyıcıya teslim edilmeden hemen önce satılmışsa, satıcının faturasından taşıma giderleri düşülerek belirle-

³² Yargıtay Hukuk Genel Kurulu, 19.03.1969, E. 1969/80, K. 1969/182, Legalbank Elektronik Hukuk Bankası, 24.11.2022.

³³ Mertol Can, CMR ve Alman Ticaret Kanunu Hükümleri ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, (Ankara: İmaj Yayınevi, 2017), 83; Yavaş, Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan, 164; Congar, Karayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, 128.

nen satış bedelinin yükün piyasa fiyatı olarak kabul edilmesi mümkündür. Bu hükümde yükün piyasa fiyatını belirlemeye yönelik bir karine ortaya koyulmuştur.³⁴ Karinenin doğması için gönderen ile gönderilen arasında bir satış sözleşmesinin yapılmış olması ve satışa ilişkin faturanın da düzenlenmiş olması gerekir. Bu durumda yükün piyasa fiyatı belirlenirken karine kapsamında fatura fiyatına öncelik tanınmıştır.³⁵ Ancak her iki taraf da bu karinenin aksini ispat edebilir³⁶. Yükün piyasa fiyatı faturada gösterilen değerden düşükse taşıyıcı yükün piyasa fiyatını ispatlayarak karinenin aksini ispat edebilir. Yine yükün piyasa fiyatı faturada gösterilen değerden yüksekse gönderen/gönderilen aynı yola başvurabilir. Hükümde herhangi bir ayırım yapılmadığı için piyasa fiyatı olmayan yük de teslimden hemen önce satılmış ve satışa ilişkin fatura düzenlenmişse karine uygulama alanı bulacaktır. Ancak bu ihtimalde de taraflar yükün mutata değerini ispatlayarak karineyi çürütebilir.

Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon'da bu yönde bir hüküm bulunmadığı için faturanın yükün değerine ilişkin karine oluşturacağı söylenemez. Dolayısıyla CMR'nin 23. maddesinin 2. fıkrasında belirtilen sıralama dikkate alınmadan yalnızca gönderenin düzenlediği fatura fiyatı üzerinden değer belirlenmesi uygun değildir.³⁷ Ancak diğer belirleme yöntemleriyle bir

³⁴ Yavaş, Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan, 166; Adıgüzel, "Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda", 783.

³⁵ Öğretide bir görüş, yükün borsa fiyatı veya belirlenebilir bir piyasa fiyatının bulunması halinde karinenin uygulanmayacağını belirtmiştir. Bkz. Adıgüzel, Karayolu ile Yapılan Taşımalarda, 213. Kanaatimizce, yükün borsa fiyatı veya belirlenebilir bir piyasa fiyatının bulunması halinde de karine uygulanır ancak taraflar yükün borsa fiyatı veya belirlenebilir bir piyasa fiyatını ileri sürerek karinenin aksini ispat edebilir.

³⁶ Adıgüzel, Karayolu ile Yapılan Taşımalarda, 214.

³⁷ Bir Yargıtay kararında bu husus açıkça belirtilmiştir. "... sorumluluğunun yukarıda değinilen CMR Konvansiyonu'nun 23. maddesi uyarınca değerlendirilmesi gerekirken yazılı şekilde yalnızca davacının sunduğu satış faturalarındaki bedele göre zarar miktarını belirleyen bilirkişi raporuna dayalı olarak hüküm tesisi doğru olmamış, hükmün bu nedenle bozulması gerekmiştir." Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 21.12.2017, E. 2016/6808, K. 2017/7529, Kazancı İçtihat Bankası, 10.02.2023. Ancak bir ilk derece mahkemesinin verdiği "... yapılan piyasa araştırmasına göre, taşınan tabutların özel bir borsa fiyatının veya piyasa fiyatının bulunmadığı, bu nedenle dış satım faturasında yazılı satış fiyatının uygun ve yerinde olduğu ..." şeklindeki karar Yargıtay tarafından onanmıştır. Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi,

sonuca ulaşılabilmesi ve faturadaki değerin de gerçeği yansıtması halinde fatura, tazminatın hesaplanmasında dikkate alınabilir.³⁸ Bu ihtimalde fatura karine oluşturmayacağı için ispat yükünün yer değiştirdiği söylenemez.

2. Yükün Hasara Uğraması

Hasara uğrayan yükün objektif değerinin belirlenmesi CMR'nin 25. maddesinin 1. fıkrası ve TTK'nın 880. maddesinin 2. fıkrasında hüküm altına alınmıştır. Yükün objektif değerinin belirlenmesinde yükün tamamının hasarsız halinin değeri tespit edilir. Bu tespit yapılırken de yükün zayi olmasına ilişkin yukarıda açıklanan yöntemler esas alınacaktır.³⁹ Yükün hasarsız değerinin tespitinden sonra aynı usul izlenerek hasarlı halinin değerinin tespiti yapılmalıdır. Sonrasında ise yükün hasarsız değeri ile yükün hasarlı haldeki değeri arasın-

08.12.2014, E. 2014/11956, K. 2014/19206, Kazancı İçtihat Bankası, 26.01.2023. Bu kararda hasara uğrayan yük ile aynı cins ve kalitedeki yükün normal (mutat) değerine ilişkin araştırma yapılmadan faturaya itibar edildiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla bu kararda CMR'nin 23. maddesinin 2. fıkrasında belirtilen tüm hesaplama yöntemleri tüketilmeden fatura esas alınmıştır.

³⁸ Messent and Glass, CMR: Contracts for the International Carriage, 232; Clarke, International Carriage of Goods, 358,359; Clarke and Yates, Contracts of Carriage, 40; Aydın, CMR'ye Göre Taşıyıcının, 116; Uyaroğlu, "CMR'ye Göre", 548; Congar, Karayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, 128. Ayrıca Yargıtay bu hususu açıklayan nitelikte karar vermiştir. "... Eşyanın gönderen ile gönderilen arasında belirlenmiş, örneğin faturaya geçirilmiş değeri, eşyanın piyasa değerinin belirlenmesinde önemli bir emare teşkil eder. Ancak, gönderen ve gönderilenin belirlemiş oldukları söz konusu değer, eşyanın değeri hakkında kesin bir kanıt niteliği taşımadığından ve CMR'nin 23/2 nci maddesinde tazminatın hesabında eşyanın fatura değeri değil, piyasa değeri ölçüt kabul edildiğinden, faturada yer alan değer gerçek değeri yansıttığı ölçüde tazminat hesabının belirlenmesinde göz önüne alınabileceği açıktır. Bu durumda mahkemece CMR'nin 23/2 nci maddesi hükmü göz önüne alınarak mal değerinin belirlenmesi yönünden bilirkişi incelemesi yapılmaksızın, faturadaki değer kadri maruf değer olarak kabulü suretiyle yazılı şekilde hüküm tesisi doğru görülmemiştir." Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 22.11.2005, E. 2004/12377, K. 2005/11330, Kazancı İçtihat Bankası, 10.02.2023.

³⁹ Zıya hali açısından faturanın esas alınmasına ilişkin yaptığımız açıklamalar hasar hali için de geçerlidir. Hasar halinde fatura değerinin esas alınmasına ilişkin Yargıtay "... Mahkemece sadece hasara ait faturalar nazara alınarak yazılı şekilde karar verilmesi doğru olmamış davacı vekilinin bu yöne ilişkin temyiz itirazlarının kabulü ile hükmün bozulması gerekmiştir" şeklinde hüküm kurmuştur. Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 23.06.2014, E. 2014/2050, K. 2014/11928, Kazancı İçtihat Bankası, 26.01.2023.

daki fark bulunur.⁴⁰ Bu iki değer arasındaki farka objektif değer kaybı denir.⁴¹ Hasar açısından yapılan her iki hesaplamada da yükün taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki değerler esas alınmalıdır.⁴² Yine yükün hasar görmesi halinde ödenecek tazminat objektif değer kaybı olup taşıyıcı kâr kaybından sorumlu değildir.⁴³

TTK'nın 880. maddesinin 2. fıkrasının 2. cümlesi uyarınca taşıyıcının zararı azaltmak ve gidermek için yapacağı harcamaların değer farkını karşıladığı karine olarak kabul edilir. Bununla birlikte zarar miktarının zararı azaltmak ve gidermek için yapılan harcamalarla her zaman eşdeğer olduğu söylenemeyeceği için karinenin aksi her türlü delille ispat edilebilir. Karinenin aksi ispatlandığında değer farkı da ortaya koyulmuş olacaktır. Bu durumda taşıyıcının zararı azaltmak ve gidermek için yaptığı harcamalar objektif değer farkından mahsup edilir.

TTK'nın 880. maddesinin 2. fıkrasının 2. cümlesine benzer bir düzenleme Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon'da bulunmamaktadır. Ancak öğretilerde bir görüş, değer farkının belirlenmesinde uluslararası taşımalar açısından da bu gibi masrafların önemli bir yol gösterici olduğunu belirtmiştir.⁴⁴ Bir başka görüşe göre ise taşıyıcının zararı azaltmak ve gidermek için yaptığı harcamalar kural olarak hesaplamada dikkate alınmaz.⁴⁵ Bu görüşe göre taşıyıcının zararı azaltmak ve gidermek için yaptığı harcamalara

⁴⁰ Ancak yükün hasara uğraması yükün tamamının değerinin azalmasına neden olmuşsa yükün tamamının hasara uğradığı (hatta bazen zayi olduğu) kabul edilmeli ve hesaplama yükün zayi olması hakkında açıklanan şekilde yapılmalıdır. Bkz. Eckardt, "Liability of the Carrier", 953; Aydın, CMR'ye Göre Taşıyıcının, 130.

⁴¹ Karan, Kara ve Varan, CMR Şerhi, 784.

⁴² Glöckner, "Limits to Liability", 105; Akıncı, Karayolu ile Milletlerarası, 147.

⁴³ Eckardt, "Liability of the Carrier", 952; Akıncı, Karayolu ile Milletlerarası, 146; Glöckner, "Limits to Liability", 105; Yetiş Şamlı, Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma, 21; Yavaş, Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan, 169; Karan, Kara ve Varan, CMR Şerhi, 694. Ayrıca, hasar zararının neden olduğu değer kayıplarının da karşılandığı durumda tereddüt yaşanabileceği dikkate alınarak Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon'da hasar tazminatının ziya tazminatını aşamayacağına ilişkin düzenleme yapıldığı hakkında bkz. Can, Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, 83.

⁴⁴ Aydın, CMR'ye Göre Taşıyıcının, 129.

⁴⁵ Eckardt, "Liability of the Carrier", 952; Glöckner, "Limits to Liability", 105; Karan, Kara ve Varan, CMR Şerhi, 784.

ancak objektif değer farkının tespit olunamadığı hallerde başvurmak gerekir; aksi halde CMR'nin 25. maddesi hükmünün dolanılması ihtimali doğar. Uluslararası taşımalar açısından açık bir düzenleme olmadığı için taşıyıcının zararı azaltmak ve gidermek için yaptığı harcamaların değer kaybını karşıladığı karine olarak kabul edilemez. Ancak hasarlı yükün teslim alındığı yer ve zamandaki farazi değerinin tespit edilmesi de kolay bir işlem değildir. Bu nedenle değer farkının belirlenmesi her zaman mümkün olmayabilir. Değer kaybı belirlenemediğinde, taşıyıcının zararı azaltmak ve gidermek için yaptığı harcamaların değer kaybını karşıladığı taraflarca ileri sürülebilir. Bu hususun ileri sürülmesi yapılan harcamaların değer kaybını kesin olarak karşıladığı anlamına gelmez.⁴⁶ Ancak bu durumun aksi ispatlanmadığı sürece kanaatimizce, uluslararası taşımalar kapsamında da taşıyıcının zararı azaltmak ve gidermek için yaptığı harcamaların zararı karşıladığı son çare olarak kabul edilmelidir.

C. Sorumluluğun Üst Sınırı

Taşıyıcının sorumluluğu yükün objektif değeri ile sınırlı olmakla birlikte hem CMR'nin 23. maddesinin 3. fıkrasında hem de TTK'nın 882. maddesinin 1. fıkrasında taşıyıcının sorumluluğuna ayrıca bir üst sınır getirilmiştir.⁴⁷ Taşıyıcının sorumluluğu zayi olan yükün ağırlığı⁴⁸

⁴⁶ Hasarlandığı için onarım gören yük bazen asla hasarsız değerine ulaşamayacağından değer kaybı şeklinde bir zararın oluştuğu sabitse yük zararına, taşıyıcının zararı azaltmak ve gidermek için yaptığı harcamaların dışında değer kaybına tekabül eden zarar da gireceği hakkında bkz. Can, Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, 83.

⁴⁷ Sınırlı sorumluluk esasının kabul edilmesinin sebebi ve sorumluluk sınırlarının belirlenmesi şekline ilişkin tarihi süreç hakkında bkz. Can, Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, 97.

⁴⁸ Taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırı ağırlık ölçüsü birimi olan kilogram esas alınarak belirlenmiştir. *"Mahkemece, güçlerine göre ağırlıklarının 209-485 kg. arasında değiştiğini gösterir katalogtaki bilgilerden hareketle ortalaması alınmak suretiyle hasar gören 3 adet 40 KVA'lık enerji kaynağının beherinin ağırlığı 347 kg. olarak kabul edilmişse de bu şekildeki bir hesaplama yerinde olmamıştır. Bu itibarla öncelikle anılan ürünlerin brüt ağırlıklarının emtiyayı satın alan sigortalı Alp Enerji Sistemleri Bilgi ve İletişim Tek. Hiz. San. Tic. Ltd.Şti.'nden sorulması, buna ilişkin belgelerin gönderilmesinin istenmesi, gerçek ağırlıkların tespit edilememesi halinde ispat yükü davacı üzerinde olduğundan sunulan kataloglardaki en düşük brüt ağırlık üzerinden hesaplama yapılmak suretiyle CMR Konvansiyonunun 23/3. maddesi uyarınca taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun belirlenmesi ge-*

başına 8,33 Özel Çekme Hakkı⁴⁹ (*Special Drawing Rights, SDR*) ile sınırlandırılmıştır.⁵⁰ Brüt ağırlığın⁵¹ hesabında yükün net ağırlığına ambalajı, koruyucusu, paleti ve/veya destekleme araçları gibi hususlar da dâhil edilir. Zayi olan yükün objektif değerinin brüt ağırlığının 8,33 SDR ile çarpılması sonucunda çıkan miktardan fazla olması ihtimalinde taşıyıcı kural olarak sadece bu miktara kadar olan kısmı tazmin etmek zorunda olur.⁵² Zayi olan yükün objektif değerinin brüt ağırlığının 8,33 SDR ile çarpılması sonucunda çıkan değerden az olması ihtimalinde ise taşıyıcı yük değerinin tamamını tazmin edecektir. Yükün zayi olan kısmının brüt ağırlığını ispat yükü talepte bulunana (taşıyıcıya) aittir.⁵³

rekirken yazılı şekilde verilen karar doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir.” Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 55.05.2022, E. 2020/6666, K. 2022/4058, Legalbank Elektronik Hukuk Bankası, 19.01.2024.

- ⁴⁹ SDR, Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund) tarafından ihdas edilen uluslararası bir para birimidir. Mevcut haliyle SDR'nin değeri beş ülkenin para birimine göre belirlenmektedir. SDR biriminin oluşmasında en güncel haliyle; yüzde 43.38 Amerikan Doları, yüzde 29.31 Euro, yüzde 12.28 Çin Yuanı, yüzde 7.59 Japon Yeni ve yüzde 7.44 İngiliz Sterlin'i etkili olmaktadır. SDR değerlemede kullanılan para birimleri uluslararası ticari ilişkilerde kullanılan en yaygın para birimleri sepeti şeklinde oluşturulmuştur.
- ⁵⁰ Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon kapsamında yapılan taşımalarda SDR'nin TL'ye çevrilmesinde karar tarihi esas alınırken, Türk Ticaret Kanunu kapsamında yapılan taşımalarda SDR'nin TL'ye çevrilmesinde yükün taşıyıcıya teslim edildiği tarih esas alınacaktır.
- ⁵¹ Türk Ticaret Kanunu'nda geçen net olmayan ağırlıktan kastedilen brüt ağırlık ya da gayri safi ağırlıktır.
- ⁵² Bir Yargıtay kararında taşıyıcının sorumluluğunu sigorta ettirmesi halinde sigortacının da zararı sınırlı olarak tazmin edeceğini belirtilmiştir. *“Hakem heyetlerince, poliçede, tazminatın üst limitinin anılan hükme göre belirleneceğine ilişkin bir hüküm olmadığından bahisle çalınan ürün bedelinin tamamına hükmedilmiştir. Ancak 6102 sayılı TTK'nın 882. maddesine göre taşıyıcı sınırlı sorumlu olup, davaya konu sorumluluk poliçesiyle de davacı taşıyıcının taşıma nedeniyle söz konusu olabilecek mali sorumluluğu sigorta edilmiştir. ... Bu itibarla, hakem heyetlerince, TTK'nın 882. maddesi hükmü gözetilerek davalının sorumlu olduğututarın belirlenmesi gerekirken yanılığılı değerlendirmeye dayalı olarak karar verilmesi doğru görülmemiş, bozmayı gerektirmiştir.”* Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 15.03.2021, E. 2020/681, K. 2021/2422, Legalbank Elektronik Hukuk Bankası, 19.01.2024.
- ⁵³ Eckardt, “Liability of the Carrier”, 953. Taşıyıcı tarafından fiili tespit yapılamaması halinde yükün satış faturası, fotoğrafları ve/veya yüke ilişkin tanık beyanları dikkate alınarak brüt ağırlığı bilirkişi tarafından hakkaniyete uygun olarak tespit edilebilir. Bkz. Karan, Kara ve Varan, CMR Şerhi, 786.

Taşıyıcının yükte meydana gelen hasar nedeniyle ortaya çıkan sorumluluğuna da CMR'nin 25. maddesinin 2. fıkrasında ve TTK'nın 882. maddesinin 2. fıkrasında bir üst sınır getirilmiştir. Bu düzenlemelere göre, taşıyıcının ödeyeceği tazminat yükün tamamen hasara uğraması durumunda tam zıya halinde ödenecek tazminat miktarı, kısmî hasara uğraması durumunda ise kısmî zıya halinde ödenecek tazminat miktarının üstünde olamaz. Yani tam hasar için ödenecek tazminat ile tam zıya halinde ödenecek tazminat miktarlarının karşılaştırılması sonucu hasara ilişkin hesaplamanın zıya ile ilgili hesaplama fazla çıkması durumunda, yük tamamen zayi olsaydı ödenecek olan tazminat miktarı hasar halinde taşıyıcının sorumlu olacağı miktarın üst sınırını tayin edecektir.⁵⁴ Aksi bir ihtimalde taşıyıcı yükte meydana gelen hasar halinde yükün tamamen zayi olmasından daha yüksek tazminat ödemek zorunda kalabilir.

Aynı taşıma senedi kapsamında⁵⁵ birden fazla parça yük taşınıp da sadece bazı yüklerin zayi olması ya da hasara uğraması ihtimalinde taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırı TTK'nın 882. maddesinin 2. fıkrasında belirlenmiştir. Buna göre, zararın meydana geldiği her yük ya da yüklerin ağırlığı üzerinden ayrı ayrı hesaplama yapılarak taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırı belirlenir. Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon'da buna ilişkin bir düzenleme bulunmaması nedeniyle bu husus hakkında öğretilerde farklı görüşler ileri sürülmüştür. Bir görüşe göre, bahsedilen ihtimalde toplam yükün ağırlığı üzerinden hesaplama yapılarak taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırı belirlenmelidir.⁵⁶ Diğer bir görüşe göre ise bahsedilen ihtimalde zararın meydana geldiği her yük ya da yüklerin ağırlığı üzerinden ayrı ayrı hesaplama yapılarak taşıyıcının sorumluluğunun üst

⁵⁴ Kaya, "Sorumluluğunun Esasları (II)", 264; Yavaş, Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan, 170; Aydın, CMR'ye Göre Taşıyıcının, 131,132.

⁵⁵ Farklı taşıma senetleri kapsamında birden fazla parça yük taşınıp da sadece bazı yüklerin zayi olması ya da hasara uğraması halinde ise taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırı belirlenirken her taşıma senedinde yer alan yüklerin ayrı ayrı değerlendirilmesi gerekir. Bkz. Özdemir, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, 146; Aydın, CMR'ye Göre Taşıyıcının, 122.

⁵⁶ Glöckner, "Limits to Liability", 99; Aydın, CMR'ye Göre Taşıyıcının, 119; Yavaş, Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan, 182; Özdemir, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, 146.

sınırı belirlenmelidir.⁵⁷ Son olarak başka bir görüş ise taşıma senesinde yüklerin bir bütün olarak mı yoksa bağımsız parçalar olarak mı düzenlendiği dikkate alınarak tarafların niyetine göre çözüm tarzının belirlenmesi gerektiğini ileri sürmüştür.⁵⁸ Yargıtay bu konuya ilişkin bir uyuşmazlıkta üst sınırın uygulanmasında her bir parça yük için ayrı ayrı değerlendirme yapılması gerektiğine karar vermiştir.⁵⁹ Taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırı toplam yükün ağırlığı üzerinden hesaplama yapılarak belirlenecek olursa sorumluluk kapsamına yükte meydana gelen zarar dışında kar kaybı gibi bazı kalemlerin de eklenmesi ihtimali doğar. Oysa yükün tamamının zayi olması halinde olduğu gibi bazı yüklerin zayi olması ihtimalinde de bu zarar kalemleri ileri sürülemez. Bu nedenle kanaatimizce, zararın meydana geldiği her yük ya da yüklerin ağırlığı üzerinden ayrı ayrı hesaplama yapılarak taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırı belirlenmelidir.

Taşıyıcının sorumluluğuna bir üst sınır getirilmiş olmakla birlikte TTK'nın 886. maddesinin *“zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir filinin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyıcı veya 879 uncu maddede belirtilen kişiler, bu Kısımda öngörülen sorumluluktan kurtulma hâllerinden ve sorumluluk sınırlamalarından yararlanamaz”* hükmü bu kurala istisna getirmiştir. CMR'nin 29. maddesinde de aynı yönde düzenleme bulunmakla birlikte hükümde *“davaya bakan mahkemenin kararı ile isteyerek kötü harekete eşdeğer sayılan kusuru”* ifadesi (kısaca kasta eşdeğer kusur) kullanılmıştır⁶⁰. Yargıtay, 6762 sayı-

⁵⁷ Eckardt, “Liability of the Carrier”, 953; Yavaş, Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan, 186; Uyaroğlu, “CMR’ye Göre”, 551.

⁵⁸ Yetiş Şamlı, Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma, 24.

⁵⁹ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 23.03.2000, E. 2000/994, K. 2000/2205, Legalbank Elektronik Hukuk Bankası, 24.11.2022.

⁶⁰ Bu yönde düzenleme 1929 tarihli Varşova Sözleşmesi, 1978 tarihli Hamburg Kuralları, 1980 tarihli Multimodal Taşıma Sözleşmesi ve 2008 tarihli Rotterdam Kuralları gibi taşımacılığa ilişkin uluslararası düzenlemelerde bulunmaktadır. Ancak 1999 tarihli Montreal Sözleşmesi açısından taşıyıcının kastının yahut pervasızca davranışının zarara sebebiyet verdiğinin ispat edilmesi yalnızca yolcu taşıma sözleşmesi çerçevesinde kendisine yöneltilen istemler bakımından sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybına yol açacaktır. Dolayısıyla havayolu ile yük taşımadan kaynaklanan istemlerde taşıyıcı, kusur derecesine bakılmaksızın, her halükarda Montreal Sözleşmesi'nin 22. maddesinin 3. fıkrasındaki sorumluluk sınırlarından yararlanabilecektir.

lı Türk Ticaret Kanunu döneminde kasta eşdeğer kusuru farklı kararlarında ağır ihmal⁶¹ ve bilerek kötü hareket⁶² tabirleriyle ele almıştır.⁶³ Ancak bu dönemde öğretilerde, kasta eşdeğer kusurun ağır ihmalden daha nitelikli bir kusur derecesi oluşturduğu ancak kast dediğimiz kusur derecesinin de altında bir nitelik arz ettiği belirtilmiştir.⁶⁴ TTK'nın 886. maddesinde kasta eşdeğer kusur, *"pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet vermesi"* olarak ifade edilmiştir. Bu ifade taşıyıcının sorumluluk sınırının kalkmasına sebebiyet veren bir kusur derecesi olarak mevzuata girmiştir.⁶⁵ Bu nedenle kas-

⁶¹ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 12.06.2000, E. 2000/4546, K. 2000/5446, Legalbank Elektronik Hukuk Bankası, 15.01.2023; Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 04.04.2005, E. 2004/6554, K. 2005/3212, Legalbank Elektronik Hukuk Bankası, 15.01.2023.

⁶² Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 21.10.2002, E. 2002/4923, K. 2002/9359, Kazancı İçtihat Bankası, 15.01.2023.

⁶³ 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu döneminde Yargıtay'ın kasta eşdeğer kusuru yorumlaması hakkında detaylı bilgi için bkz. Burak Adıgüzel, "Yargıtay Kararlarında CMR m. 29'daki Kasta Eşdeğer Kusur Kavramının Yorumlanması", Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, 2012, 366-372.

⁶⁴ Adıgüzel, "Kasta Eşdeğer Kusur Kavramının Yorumlanması", 372.

⁶⁵ Bu ifade kapsamına giren hususlar yargı kararlarıyla belirlenmektedir. Örneğin Yargıtay'ın yerleşik içtihatına göre *"... taraflar arasında mutakabat sağlanmış taşıma planına ve özellikle süreye uyulmaması, dikkatsizlikten daha öte tedbirsizliğe, ihtiyatsızlığa varan cesaretle, pervasızca bir davranış"* niteliğindedir. Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 08.06.2022, E. 2020/8331, K. 2022/4631, Kazancı İçtihat Bankası, 20.01.2024. Bir BAM kararında *"... davacıya ait kargonun sıvı malzemelerle taşınması sonucu paketin ıslanıp yırtıldığı gözetildiğinde davaya konu zararın, taşımaya konu cep telefonu yedek parça emtiasının taşıyıcı tarafından sıvı ürünler ile birlikte taşınmasından kaynaklandığı, aynı özellikte olmayan başka kargo paketlerinin aynı araç ile aynı bölümde birlikte taşınması halinde bir hasarın meydana gelebileceğini davalı taşıyıcının öngörmesi gerektiği, dolayısıyla davalının bu hareketinin pervasızca davranış kabul edilmesi gerektiği,"* açıklamasında bulunulmuştur. Bkz. İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Hukuk Dairesi, 27.04.2023, E. 2021/759, K. 2023/665, Kazancı İçtihat Bankası, 19.01.2024. Aynı Daire'nin başka bir kararında ise *"... dosya kapsamında ürünün cinsi ile ilgili davalıya bilgi verildiğine dair bir belgeye rastlanılmamıştır, bilirkşi raporunda makinenin düşmeye bağlı zarar görmüş olduğu belirtilmiş ise de, bu husus davalı tarafta pervasızca hareket edildiğinin kabulü için yeterli görülmemiş olup, mahkemece davalının sınırlı sorumluluğuna hükmedilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamaktadır."* açıklamasında bulunulmuştur. Bkz. İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Hukuk Dairesi, 15.12.2021, E. 2019/2500, K. 2021/1806, Kazancı İçtihat Bankası, 19.01.2024. Bir başka BAM kararında *"gönderide alıcının açık adresi, ve müşteri numarası açıkça belirtildiği halde, gönderiyi teslim almaya gelen kişinin kendi kayıtlarında yer alan müşteri numarasında belirtilen kişi olup olmadığı, açık kimlik bilgileri, adresi ve telefon numarası kontrol edilmeden üçüncü bir kişiye teslim et-*

ta eşdeğer kusurun bu manada yorumlanması uygun olur.⁶⁶ Bu bağlamda taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlenen üst sınırın mutlak bir sınır olmadığı anlaşılmaktadır. TTK'nın 886. maddesi veya CMR'nin 29. maddesinin uygulama alanı bulduğu bir durumda taşıyıcının sorumluluk sınırı ortadan kalkacağı için yük değerinin beyan edilip edilmediğinin de bir önemi olmayacaktır.

II. TAŞIYICININ SINIRLI SORUMLULUĞUNUN BEYAN EDİLEN YÜK DEĞERİNE YÜKSELTİLMESİ

A. Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon Açısından Değerlendirme

1. Genel Olarak

CMR'nin 23. maddesinin 3. fıkrasında taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırı belirlenmiş olmakla birlikte 24. maddesinde bu kurala bir istisna getirilmiştir. Bu istisna CMR'nin 24. maddesinde *“gönderici anlaşmaya varılacak belirli bir ücret karşılığında, sevk mektubunda madde 23. paragraf 3 te belirtilen sınırı geçen bir değer beyan edebilir. Bu takdirde, beyan edilen değer bu sınırın yerine geçer”* olarak ifade edilmiştir.⁶⁷ Bu hükme çoğunlukla ağırlığı az olup değeri yüksek olan

mesi eyleminin 6102 sayılı TTK'nın 886. maddesine göre pervasızca davranış kusuru oluşturduğundan bir sınırsız sorumluluk hali oluşturduğu,” ifade edilmiştir. Bkz. Adana Bölge Adliye Mahkemesi 9. Hukuk Dairesi, 30.06.2020, E. 2018/1534, K. 2020/539, Kazancı İçtihat Bankası, 19.01.2024.

⁶⁶ Karan, Kara ve Varan, CMR Şerhi, 880; Süzel, 516. Kasta eşdeğer kusurun, kusur derecesi bakımından değerlendirilmesi hakkında ayrıca bkz. Karan, Kara ve Varan, CMR Şerhi, 876 vd.; Akıncı, Karayolu ile Milletlerarası, 152-156; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, 167(Dipnot 76); Adıgüzel, Karayolu ile Yapılan Taşımalarda, 232 vd.; Gözde Cömert Varol, Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu, (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2020), 186 vd.; Can, Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, 104. Kasta eşdeğer kusur, kötü harekete eşdeğer kusur ve pervasızca davranışın genel hatlarıyla aynı anlamı ifade ettiği hakkında bkz. Uyaroğlu, “CMR'ye Göre”, 555. TTK'nın 886. maddesine göre kasıtlı hareketin pervasızca davranışla eş değer kabul edildiğine ilişkin bkz. Congar, Karayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, 116.

⁶⁷ Lloyd's CMR Sigortası Genel Şartları'nın 4.13 numaralı bendi uyarınca CMR'nin 24. maddesi kapsamında taşıyıcının yükseltilebilir sorumluluğu teminat dışı bırakılmıştır. Yani taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırı aşan miktar sigorta kapsamında değildir. Ancak taşıyıcının sorumluluk sınırı sigortacının bilgisi dâhilinde yükseltilebilir teminata dâhil kabul edilecektir.

yüklerin karayolu ile taşınmasında başvurulmaktadır.⁶⁸ CMR'nin 24. maddesinin amacının sadece 23. maddenin 3. fıkrasında düzenlenen sınırlamada değişiklik yapmaya yönelik olduğu açıkça belirtilmiştir. CMR'nin 23. maddesinin 3. fıkrası ziya ve/veya hasar sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin bir düzenlemedir. Gecikmeye ilişkin zararların üst sınırı ise CMR'nin 23. maddesinin 5. fıkrasında düzenlenmiş olup 24. maddede bu hususa değinilmemiştir.⁶⁹ Bu nedenle CMR'nin 24. maddesi kapsamında taşıyıcının sorumluluk sınırının yükseltilmesi yükün ziya ya da hasarından kaynaklanan zararlara yönelik olup gecikmeden kaynaklanan sorumluluk sınırının bu kapsamda yükseltilmesi mümkün değildir.⁷⁰

Yükün değerinin beyan edilen değer olduğu sonucuna doğrudan varılamaz. CMR'nin 24. maddesindeki şartların sağlanıp taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun yükün beyan olunan değerine yükseltilmesi halinde de yükün değerinin hesaplanması gerekebilecektir. Bu durumda da hesaplama CMR'nin 23. maddesinin 1. ve 2. fıkraları uyarınca yapılmalıdır. Dolayısıyla CMR'nin 24. maddesinin uygulanmasında çalışmanın önceki bölümünde açıklanan hususlar geçerli ve önemlidir.

⁶⁸ Bu ifade için bkz. Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 10.04.2014, E. 2014/11534, K. 2014/20067, Kazancı İçtihat Bankası, 20.01.2024. Ayrıca bkz. Glöckner, "Limits to Liability", 100.

⁶⁹ CMR'nin 26. maddesinin "*kaybolma, hasar veya kararlaştırılan zaman limitinin aşılması halinde gönderici, belirlenecek bu ücret ödenmesi karşılığında, teslim süresi için ödenecek özel faizin miktarını tayin eder ve bunu sevk mektubuna yazar*" hükmünün ise gecikmeyi de kapsadığı açıkça belirtilmiştir. Dolayısıyla gecikmeye ilişkin zararlar açısından taşıyıcının sorumluluğunun kaldırılması istendiğinde CMR'nin 26. maddesi çerçevesinde hareket edilmelidir.

⁷⁰ Turkyay Özdemir, "Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerinde Sorumsuzluk Anlaşması Akdetme İmkânı ve Sorumluluğun Sınırlarında Değişiklik Yapılması", Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, IV/1 (2007): 136; Roland Loewe, "Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)", European Transport Law, XI/1 (1976): 377; Kaya, "Sorumluluğunun Esasları (II)", 266; Aydın, CMR'ye Göre Taşıyıcının, 137; Congar, Karayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, 262. Yargıtay bir kararında; "... ancak, CMR m. 23/5'te üst sınırın yükseltileceği iki hal bulunmaktadır. Bunlar CMR m. 26 ve 29'daki hallerdir. CMR m. 24 hükmü ise, gecikme halindeki tazminat hesabında uygulama alanı bulmaz" şeklinde açıklamada bulunmuştur. Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 08.06.2018, E. 2016/7187, K. 2018/4432, Lexpera İçtihat Bankası, 21.03.2023. Benzer karar için ayrıca bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 30.11.2015, E. 2015/5200, K. 2015/12713, Lexpera İçtihat Bankası, 21.03.2023.

Taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun beyan olunan yük değerine yükselmesi için CMR'nin 24. maddesinde belirtilen şartların sağlanması gerekir. Bunlar; tarafların anlaşması, ek bir ücretin kararlaştırılmış olması ve yük değerinin taşıma senedinde beyan edilmiş olmasıdır. Bu şartlar teker teker incelenmeli ve şartlardan bir ya da birkaçının sağlanmaması halinde ne olacağı her şart açısından ele alınmalıdır. Ayrıca taşıma senedinde beyan edilen yük değerinin yükün objektif değerinin üzerinde olması ihtimali de incelenmelidir.

2. Gerekli Şartlar

a. Tarafların Anlaşması

Taşıyıcının sorumluluk sınırının tek taraflı olarak yükseltilmesi mümkün değildir. Sorumluluğun üst sınırı ancak tarafların anlaşması sonucu yükseltilebilir.⁷¹ Dolayısıyla hem taşıyıcı hem de gönderenin açık rızasının bulunmadığı durumlarda taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun yükseltilmiş olduğundan bahsedilemez. Uygulamada sorumluluk sınırının yükseltilmesini neredeyse hep gönderenin ya da gönderilenin isteyeceği düşünüldüğünde taşıyıcının açık kabulüne gerek olup olmadığı araştırılmalıdır.

Yük değerinin taşıma senedinde beyan edilmesi halinde tarafların anlaşığı sonucuna varılır.⁷² Sözleşmenin her iki tarafının da imzasını⁷³ barındıran taşıma senedinde bulunan kayıtlar üzerinde anlaşılmadığını ileri sürmek zordur. Yargıtay da taşıma senedinde bulunan bir kaydın anlaşma şartı açısından yeterli olacağını kabul etmektedir.⁷⁴ Bir Bölge Adliye Mahkemesi (BAM) kararında taşıma senedine

⁷¹ Engin Erdil, Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi, (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2015), 416; Glöckner, "Limits to Liability", 104; Eckardt, "Liability of the Carrier", 955; Uyaroğlu, "CMR'ye Göre", 553; Congar, Karayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, 262.

⁷² Karan, Kara ve Varan, CMR Şerhi, 771.

⁷³ CMR'nin 5. maddesinde taşıma senedinin gönderen ve taşıyıcı tarafından imzalanacağı hüküm altına alınmıştır.

⁷⁴ Bir Yargıtay kararında "... anılan durumda, evveleminde davacının CMR'nin 23/3 maddesine göre talep edebileceği azami miktar bulunmalı, eğer sevk mektubunda CMR'nin 23/3 maddesinde belirtilen üst sınırı geçen bir değer beyan edilmiş ise ancak bu takdirde beyan edilen değer hüküm altına alınabileceği göz önünde tutul-

yazılan beyanın anlaşmaya istinaden yazılmadığını ileri süren tarafın bunu kanıtlaması gerektiği aksi takdirde CMR'nin 24. maddesi kapsamında taşıyıcının ödeyeceği tazminatın üst sınırının yükseltildiğinin kabul edilmesi gerekeceği kararına varmıştır.⁷⁵

Taşıma senedinde beyan edilen değer üzerinde anlaşıldığı sonucuna CMR'nin 9. maddesi hükmünden de varılabilir. Bahsedilen hüküm uyarınca taşıma senedine yazılan kayıtlar taşıma sözleşmesinin her iki tarafı için karine niteliğinde olacaktır. Yani taşıma senedinde yazan yük değeri üzerinde anlaşma olduğu da karine olarak kabul edilir. Ancak bu karinenin aksi ispat edilebilir. 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun (HMK) 201. maddesinde düzenlenen "senede karşı senetle ispat" kuralı nedeniyle taşıma senedindeki beyana rağmen anlaşma olmadığı yalnız yazılı bir delille ispatlanabilir; tanık deliline başvurulamaz.

Kabul beyanını ya da yük değerinin senede yazılması işlemini taşıyıcının yardımcılarından birinin (örneğin araç şoförünün) yapması halinde taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun yükseltilmesinin geçerli olup olmayacağı hususu tartışmalıdır. Bir görüşe göre, taşıma senedine gönderen tarafından yazılan yük değerini taşıyıcının yardımcılarının kabul edebilmesi yani taşıyıcının sorumluluk sınırını artırma yönünde işlem yapma yetkisi iç hukuka göre belirlenmelidir.⁷⁶ Diğer bir görüşe göre, taşıyıcının yardımcılarının bahsedilen yönde işlem yapması taşıyıcının sorumluluğunu yükseltmeyecektir.⁷⁷ Bu görüşe göre taşıyıcının yardımcısı, taşıyıcının sorumluluğunu ve borçlarını artırıcı

malıdır" şeklinde karar verilerek bu husus ortaya koyulmuştur. Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 21.10.2015, E. 2015/9597, K. 2015/10857, Legalbank Elektronik Hukuk Bankası, 25.01.2023.

⁷⁵ Bölge Adliye Mahkemesi kararında "davalı vekili bu miktarın anlaşmaya istinaden gösterilmediğini ileri sürmekte ise de, taşımanın hangi bedelle yapıldığı, ek ücret ödenip ödenmediği hususunda hiçbir açıklama delil sunulmadığından ek bir ücret karşılığı yazıldığı kabulü gerekmektedir. ... Bu açıklamalar ışığında somut olaya bakıldığında, CMR senedinde belirtilen değer, taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun üstünde bir değere iliştiği açık olmakla üst sınıra kadar davalının sorumluluğu bulunduğu kabul edilmelidir" şeklinde açıklamada bulunulmuştur. Bkz. İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. Hukuk Dairesi, 08.07.2019, E. 2018/2249, K. 2019/974, Kazancı İçtihat Bankası, 22.02.2023.

⁷⁶ Aydın, CMR'ye Göre Taşıyıcının, 134.

⁷⁷ Clarke, International Carriage of Goods, 308; Erdoğan, CMR ve TTK Kapsamında, 266,267.

işlemleri ancak taşıyıcının açık muvafakati, vekâleti ya da temsil belgesi ile yapabilir. Bir başka görüş ise CMR'nin 3. maddesinde düzenlenen taşıyıcının yardımcılarının filinden taşıyıcının sorumlu olacağı kuralından yola çıkarak, taşıyıcının yardımcılarının bahsedilen yönde işlem yapmasının taşıyıcının kendi anlaşması hükmünde olduğu ve onun tarafından taşıma senedine koyulmuş gibi değerlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir.⁷⁸

Taşıyıcının yardımcılarının kabul beyanıyla taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun yükselmesinin mümkün olup olmadığı ile CMR'nin 3. maddesinde düzenlenen husus birbirinden farklıdır. CMR'nin 3. maddesinin uygulanabilmesi taşıyıcının yardımcılarının kabul beyanın geçerli sayılmasına bağlıdır. Yani taşıyıcının yardımcılarının kabul beyanı geçerli sayılırsa taşıyıcının sorumlu olduğu sonucuna varılacaktır. Yoksa kabul beyanının geçerli sayılıp sayılmaması açısından hükmün bir önemi yoktur. Dolayısıyla CMR'nin 3. maddesi gerekçe gösterilerek taşıyıcının yardımcılarının kabul beyanının taşıyıcının sorumluluk sınırının yükselmesine imkân vereceği ileri sürülemez. CMR'nin 24. maddesi taşıyıcının sorumluluğu nedeniyle maruz kalabileceği tazminatı öngörebildiği sürece uygulama alanı bulur. Taşıyıcının haberi olmadan bir yardımcısının⁷⁹ sorumluluğun sınırını yükseltmeye yönelik bir işlem yapması ya da kabul beyanında bulunması ise taşıyıcının öngörebileceği bir durum değildir. Taşıyıcının haberinin olup olmadığı ise iç hukuka göre belirlenmelidir. Bu kapsamda Türk hukuku açısından taşıyıcının yardımcıları, taşıyıcının sorumluluklarını ve borçlarını artırıcı işlemleri açık muvafakati, vekâleti veya temsil yetkisi varsa yapabilir. Yani taşıyıcının acentesi ya da temsil

⁷⁸ Özdemir, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, 163.

⁷⁹ Burada araç şoförü açısından deniz ticaretinde kaptanın durumu gibi özel bir durum olduğu da söylenemez. Zira TTK'nın 1238. maddesinde düzenlenen "Taşıyanı İspat" gibi bir hükme Dördüncü Kitap içeriğinde yer verilmemiştir. Bir Yargıtay kararında araç maliki olmanın taşıyıcı sayılmak için yeterli olmadığını belirtmiştir. "... ancak davalının araç maliki olması da Türk Ticaret Kanunu anlamında taşıyıcı olduğuna karine teşkil etmez. ... Somut olaya dönüldüğünde, yazılılık şartı bulunmayan taşıma sözleşmesinin varlığını davacı taşıtan yasal delillerle ispat yükü altındadır. Davalı sözleşme ilişkisini reddettiğine göre aleyhine herhangi bir yasal karine bulunmayan davalının sorumluluğuna gidilmesi mümkün değildir." Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 09.01.2023, E. 2021/5424, K. 2023/40, Kazancı İçtihat Bankası, 20.01.2024.

yetkisi verilmiş araç şoförünün kabul beyanı taşıyıcının sorumluluk sınırının yükselmesine imkân vermelidir. Bahsedilen ihtimaller dışında ise taşıyıcının yardımcısının anlaşması ile taşıyıcının sorumluluk sınırının yükselmesi mümkün olmamalıdır.

b. Ek Ücretin Kararlaştırılması

Taşıyıcının sorumluluk sınırını yükseltmek için sadece sorumluluğun sınırının yükseltilmesi konusunda anlaşma yeterli değildir. Bu anlaşmanın yanında ek ücret ödenmesine ilişkin de bir anlaşma bulunması gerekir. Bununla birlikte öğretide ek ücretin, taşıyıcının sorumluluğunun beyan olunan yük değeri kadar yükselmesi için bir geçerlilik şartı olmadığı ileri sürülmüştür.⁸⁰ Bu görüşe göre ek ücret, taşıyıcının fazladan bir iş gördüğü ve bunun karşılığı olarak da bir ücrete hak kazandığı hususunun açıklığa kavuşturulması için hüküm altına alınmıştır.⁸¹ Yine görüşe göre, ek ücret geçerlilik şartı olarak aransaydı bunun ön şartı olarak yapılacak taşımalar için hangi ücretin ödenmesi gerektiğinin de belirlenmiş olması gerekirdi. Dolayısıyla bu görüş, ek ücretin kararlaştırılmaması halinde de taşıyıcının sorumluluk sınırının yükün beyan olunan değere yükseltilebileceği sonucuna varmaktadır.

Tarafların ek ücret konusunda anlaşması yeterli olup ücretin azlığı ya da çokluğu önemli değildir. Yine ek ücretin ödenme zamanına ilişkin bir düzenleme de Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon'da bulunmamaktadır. Bu nedenle ek ücret kararlaştırıldığı sürece henüz ödenmese de taşıyıcının sorumluluk sınırının yükseltilmiş olduğu kabul edilir.⁸² Bu kapsamda CMR'nin

⁸⁰ Clarke and Yates, *Contracts of Carriage*, 42; Kaya, "Sorumluluğunun Esasları (II)", 265; Erdil, *CMR Konvansiyonu Şerhi*, 416; Aydın, *CMR'ye Göre Taşıyıcının*, 136; Cömert Varol, *Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında*, 183; Uyaroğlu, "CMR'ye Göre", 553.

⁸¹ Konu hakkında detaylı bilgi için bkz. Aydın, *CMR'ye Göre Taşıyıcının*, 135,136.

⁸² Chiara Tincani, *Contract for the International Carriage of Goods by Road*, (Cham: Springer Nature Switzerland AG, 2022), 271. Öğretide bir görüş, ek ücret ödenmemiş ise olası bir tazminat hesabında taşıyıcının taşıma senedinde beyan edilen değer değil piyasa değerinin esas alınmasını talep edebileceğini belirtmiştir. Bunun için bkz. Akıncı, *Karayolu ile Milletlerarası*, 153; Cömert Varol, *Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında*, 183,184.

24. maddesinin “anlaşmaya varılacak belirli bir ücret karşılığında” ifadesiyle açıkça geçerlilik şartı getirilmiş olup getirilme amacıyla da uyumludur.⁸³ Ücretin nasıl ve hangi miktarda belirleneceği gibi konular üzerinde durulmamış olması ek ücretin geçerlilik şartı olmadığı anlamına gelmez. Dolayısıyla ek ücretin bir geçerlilik şartı olmadığını ileri süren görüşe katılmak mümkün değildir.

Öğretide bir görüş, ek ücretin bir ek taşıma ücreti olduğunu belirtmektedir.⁸⁴ Başka bir görüşe göre ise ek ücret sadece artan sigorta primi olabilir.⁸⁵ Bu görüşe göre, artan sigorta priminin taşıma ücretine yansıtılmadığı halde taşıyıcının sorumluluğunun beyan olunan yük değeri kadar yükselmesi söz konusu olmaz.⁸⁶ Ek ücretin kapsamının bu şekilde sınırlandırılabilmesi için buna ilişkin açık düzenleme olması gerekir. Ancak Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon’da her iki görüş açısından ileri sürülen husus hakkında açık bir hüküm bulunmamaktadır. Taşıma ücretine ek olarak ayrıca ödenen herhangi bir ücret, ek ücret olarak kabul edilebilir. Bu kapsamda ek ücret riskin paylaşılması, taşıyıcının özen yükümlülüğünün ağırlaştırılması ya da sigortaya fazladan ödenecek prim gibi herhangi bir sebeple kararlaştırılmış olabilir. Bu nedenle kanaatimizce, ek ücretin bir ek taşıma ücreti niteliğinde olduğu ya da sadece sigorta priminden ibaret olduğu söylenemez. Bununla birlikte, uygulamada ek ücret genellikle ayrı bir ücret kalemi olarak değil de taşıma ücretinin içerisine yansıtılmış şekilde gözükmektedir.⁸⁷ Bu ihtimalde, yüklerin taşınması için normal şartlar altında ödenen ücretten fazla ücret ödenmiş olması yük değerinin beyan edilmesi nedeniyle ek ücretin ödendiği yolunda ispat için ileri sürülebilir.

⁸³ Cüneyt Süzel, Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması, (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021), 201(Dipnot 612); Karan, Kara ve Varan, CMR Şerhi, 773; Eckardt, “Liability of the Carrier”, 955.

⁸⁴ Aydın, CMR’ye Göre Taşıyıcının, 135.

⁸⁵ Karan, Kara ve Varan, CMR Şerhi, 773. Görüşe göre, taşıyıcının somut taşımayı kapsamına alan bir sorumluluk sigortası (CMR sigortası) yaptırmaması şart olup yaptırmaması halinde ek ücret alan taşıyıcının sebesiz zenginleşmek amacıyla hakkını kötüye kullandığı varsayılır.

⁸⁶ Karan, Kara ve Varan, CMR Şerhi, 773.

⁸⁷ Messent and Glass, CMR: Contracts for the International Carriage, 254.

Ek ücret üzerinde anlaşıldığına ilişkin ispat yükü kural olarak bu durumdan hak sağlayacak olan gönderen üzerindedir.⁸⁸ Esasında ek ücret üzerinde anlaşıldığı taşıma senedinden anlaşılması gerekmez. Yani taşıma senedinde ek ücretin miktarının yer almasına gerek yoktur. Kanaatimizce, yük değerinin taşıma senedinde yazılması CMR'nin 9. maddesinin 1. fıkrası uyarınca ek ücret üzerinde de anlaşılmış olduğuna karine oluşturacak olup anlaşılmadığına ilişkin ispat yükü taşıyıcının üzerinde olacaktır. Dolayısıyla ek ücretten memnun olmayan taşıyıcı taşıma senedine yükün değerine ilişkin beyanı yazdırmamalıdır.

c. Yük Değerinin Taşıma Senedinde Beyan Edilmesi

CMR'nin 4. maddesi uyarınca taşıma sözleşmesi taşıma senedi olmadan da akdedilebilir. Yani taşıma senedinin bulunması taşıma sözleşmesinin geçerlilik şartı değildir. Ancak CMR'nin 24. maddesinde açıkça taşıma senedine geçirilmesi gereken bir değer beyanından bahsedildiği için taşıyıcının sorumluluğunun beyan olunan yük değerine yükseltilebilmesi için yük değerinin taşıma senedine geçirilmesi gerekir.⁸⁹ Dolayısıyla taşıyıcının sorumluluk sınırı yükseltilmek istendiğinde taşıma senedi düzenlenmiş olması gerekir. Bu kapsamda taşıma senedinde yük değerine ilişkin bir beyanın (kaydın) bulunması geçerlilik şartıdır.⁹⁰

⁸⁸ Messent and Glass, CMR: Contracts for the International Carriage, 254. Bu husus davacının gönderen olduğu bir BAM kararında "... davacı taşımada ücret karşılığında taşımacının sorumluluk miktarını geçen bir değer bildirdiği hususunu ispat edememiştir" denilerek ortaya koyulmuştur. Bkz. İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. Hukuk Dairesi, 05.12.2019, E. 2018/1025, K. 2019/1541, Kazancı İçtihat Bankası, 05.02.2023.

⁸⁹ Congar, Karayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, 262; Süzel, Navlun Sözleşmesinden Doğan, 201(Dipnot 612); Eckardt, "Liability of the Carrier", 955; Clarke, International Carriage of Goods, 309; Özdemir, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, 163; Kaya, "Sorumluluğunun Esasları (II)", 265; Yavaş, Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan, 194; Karan, Kara ve Varan, CMR Şerhi, 771; Messent and Glass, CMR: Contracts for the International Carriage, 86. Bununla birlikte öğretilerde bir görüş, taşıma senedinin düzenlenmesinin zorunlu olmamasından yola çıkarak beyanın taşıma senedine yazılmasının zorunlu olmadığı, fax yoluyla gönderilen bir mesajın bile CMR'nin 24. maddesindeki etkiyi doğuracağını belirtmiştir. Bu görüş için bkz. Tincani, Carriage of Goods, 270.

⁹⁰ Messent and Glass, CMR: Contracts for the International Carriage, 253; Clarke, International Carriage of Goods, 309; Uyaroğlu, "CMR'ye Göre", 553,554. Bir kez bahsedilen şekilde taşıma senedi düzenlenip yük taşıyıcıya teslim edildikten son-

Öğretide bir görüş, taşıma senedinde yük değerinin beyan edilmemesi halinde de dürüstlük kuralından yola çıkarak taşıyıcının sorumluluğunun yükselebileceğini savunmaktadır.⁹¹ Yani taraflar arasındaki anlaşma taşıma senedinde beyan edilmemiş olsa dahi başka bir şekilde ispatlanabiliyorsa CMR'nin 24. maddesi uygulama alanı bulacaktır. Yükün değerine ilişkin beyanın taşıma senedine yazılmasındaki asıl amaç sorumluluğun yükseltilmiş olduğunun taşıyıcı tarafından açıkça bilinmesidir.⁹² Yükün değerine ilişkin beyan taşıma senedine yazılmadan doğrudan taşıma sözleşmesine yazılması halinde de taşıyıcı sorumluluğun yükseltilmiş olduğunu açıkça bilecektir. Yazılı taşıma sözleşmesinde açıkça kararlaştırılmış bir husus sözleşmeyi ispat etmeye yarayan taşıma senedinde kararlaştırılmasa dahi geçerlidir. Taraf iradelerini ortaya koyan imzalı yazılı taşıma sözleşmesi senet niteliğinde olup kesin delildir.⁹³ Bu kapsamda taşıma sözleşmesinde yük değeri beyan edilmiş olmasına rağmen taşıma senedi düzenlenmemesi ya da taşıma senedinde de ayrıca beyan edilmemesi nedeniyle beyanın geçersiz olduğunu ileri sürmek dürüstlük kuralıyla bağdaşmaz.⁹⁴ Bu nedenle kanaatimizce, yük değerinin taşıma senedinde beyan edilmesi geçerlilik şartı olmakla birlikte yük değeri taşıma sözleşmesinde belirtilmiş ancak taşıma senedinde belirtilmemiş ya da taşıma senedi düzenlenmemişse dürüstlük kuralından hareketle geçerlilik şartı yumuşatılarak CMR'nin 24. maddesi uygulanabilmelidir.⁹⁵ Ancak dürüstlük kuralı-

ra yük başka yüklerle birleştirilip yeni taşıma senedi düzenlense bile, ilk yük için taşıma senedi şartı ve içeriği tarafları bağlayacaktır. Yani ilk taşıma senedinde yer alan kayıt CMR'nin 24. maddesinin uygulanmasını sağlayacaktır.

⁹¹ Aydın, CMR'ye Göre Taşıyıcının, 134-135; Erdil, CMR Konvansiyonu Şerhi, 416.

⁹² Akıncı, Karayolu ile Milletlerarası, 153.

⁹³ Taşıma sözleşmesinin sözlü yapıldığı durumlarda ise dürüstlük kuralından hareket edilerek taşıyıcının sorumluluk sınırının kalktığına ilişkin sonuca varılamamalıdır.

⁹⁴ Öğretide bir görüş, taşıma sözleşmesinde kararlaştırılmış bir hususun taşıma senedine farklı geçirilmesi halinde sözleşmenin taraflarca değiştirildiği ve taşıma senedinde yazan kaydın tarafları bağlayacağını belirtmiştir. Bkz. Karan, Kara ve Varan, CMR Şerhi, 212. Bu görüş kabul edilse dahi taşıma sözleşmesinde beyan edilen yük değerinin sonra düzenlenen taşıma senedine yazılmaması halinde sözleşmenin değiştirildiği söylenemez. Zira bu durumda senet içeriğinden anlaşılan bir husus bulunmaz.

⁹⁵ Tarafların arasındaki sözleşmenin konvansiyon dışında sorumluluk kaynağı olabilse de CMR'nin 24. maddesinin tanıdığı manada kabul edilemeyeceğine ilişkin bkz. Özdemir, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, 164.

na istisnai olarak gidilmeli asıl kural halinde getirilmemelidir.⁹⁶ Aksi halde uluslararası düzenlemede geçerlilik şartı olarak aranan husus ulusal yargının kaderine teslim edilmiş olur.

Yük değerinin fatura gibi bir belgede yazılı olması taşıyıcının sorumluluğunun yazılan değere yükselmesine imkân vermez.⁹⁷ Gönderen, taşıyıcının sorumluluğunun yükselmesini ister de taşıyıcı taşıma senedi düzenlenmesini istemezse, gönderen başka bir taşıyıcı ile yük taşıma yoluna gidebilir. Yine taşıyıcı taşıma senedinin düzenlenmesine karşı çıkmayıp yük değerinin taşıma senedinde beyan edilmesini istememesi halinde de gönderen aynı yolu izlemelidir. Aksi halde taşıyıcı CMR'nin 23. maddesi çerçevesinde sorumlu olacaktır.

Yük değerinin taşıma senedine yazılacağı zaman hakkında Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon sessiz kalmıştır. Öğretide bir görüş, taşıyıcının yükün değerine göre gerekli olacak ek ücreti belirleyebilmesine imkân verecek bir zaman diliminin bulunması gerektiğini belirtmiştir.⁹⁸ Yani taşıyıcının yük değerine göre fazladan ödeyeceği sigorta primi ve diğer sair masraflarını hesaplayarak gerekirse taşımayı reddedebileceği bir sürenin olması gerekir. Gerçekten de yük değerinin beyan edilerek taşıyıcının sorumluluk sınırının artırılması tek taraflı bir işlem olmadığı için taşıyıcıya düşünmesi için makul bir süre verilmelidir. Bu nedenle kanaatimizce, yükler araca yüklendikten sonra ya da yolculuğa başladıktan sonra gönderenin bu yönde bir talebi dikkate alınmamalıdır.

d. Yükün Objektif Değerinin Esas Alınması

Gerekli şartların yerine getirilmesiyle taşıyıcının sorumluluk sınırı, beyan olunan yük değerine yükselir. Ancak bu hakkın da bir sınırı vardır. Taşıma senedinde beyan edilen değer CMR'nin 23. maddesinin

⁹⁶ Dürüstlük kuralına dayanılmasının istisna olduğu gerçeğinin göz ardı edilmemesi gerektiği hakkında bkz. Karan, Kara ve Varan, CMR Şerhi, 771.

⁹⁷ Bu konuda BAM'ın "... faturada değer bildirimini bulunsa dahi bu bildirim CMR 24. maddedeki düzenleme anlamında belli bir ücret karşılığında sevk mektubuna sınırı geçen bir değeri beyan edilmesi niteliğinde sayılmayacaktır" şeklinde kararı bulunmaktadır. Bkz. İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. Hukuk Dairesi, 05.12.2019, E. 2018/1025, K. 2019/1541, Kazancı İçtihat Bankası, 05.02.2023.

⁹⁸ Clarke, International Carriage of Goods, 310.

1. ve 2. fıkralarına göre hesaplanacak değerden fazla ise tazminata esas olacak olan taşıma senedinde yazan değer değil, yükün hesaplanan objektif değeridir.⁹⁹ Yani tarafların anlaşarak taşıma senedine beyan ettiği değer yükün objektif değerinden fazla olması durumunda taşıyıcının sorumluluk sınırı yükün objektif değeri ile sınırlı olur.¹⁰⁰ Dolayısıyla CMR'nin 24. maddesi, 23. maddenin 3. fıkrasına bir istisna getirmekte ise de 23. maddenin 1. ve 2. fıkralarının uygulanmasını engellemez.¹⁰¹ Bunun sebebi CMR'nin 24. maddesinin hiçbir şekilde dolaylı zararların tazminine imkân sağlamak için getirilmemiş olmasıdır.¹⁰²

CMR'nin 24. maddesi sadece taşıyıcının sorumluluk sınırının yükseltilmesi için başvurulabilecek bir yoldur.¹⁰³ Bu nedenle CMR'nin 23. maddesinin 3. fıkrasında belirlenen sınırdan daha az bir değer taşıma senedinde beyan edilerek taşıyıcının sorumluluğunun daha fazla sınırlandırılması mümkün değildir.¹⁰⁴ Böyle bir beyan taşıyıcının sorumluluk sınırının azaltılması niteliğinde olup CMR'nin emredici nitelikteki 41. maddesine aykırı olması nedeniyle geçersizdir. Bu ihtimalde sınır CMR'nin 23. maddesinin 3. fıkrasına göre belirlenir.

C. Türk Ticaret Kanunu Açısından Değerlendirme

1. Genel Olarak

Türk Ticaret Kanunu'nun taşıma hukukuna ilişkin hükümleri çoğunlukla Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin

⁹⁹ Clarke, International Carriage of Goods, 308.

¹⁰⁰ Eckardt, "Liability of the Carrier", 955; Yavaş, Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan, 195; Özdemir, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, 165.

¹⁰¹ Messent and Glass, CMR: Contracts for the International Carriage, 254; Özdemir, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, 163.

¹⁰² Erdil, CMR Konvansiyonu Şerhi, 416.

¹⁰³ "CMR senedinde belirtilen değer taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun altında bir değere iliştiği açık olmakla, somut olay bakımından tazminat tutarının hesaplanmasında CMR'nin 24. maddesinin uygulanması söz konusu olmadığından, mahkemece CMR senedine geçirilen değer üzerinden yapılan hesaplama dayalı olarak hüküm kurulması doğru olmamış, davacı vekilinin temyiz itirazlarının kabulüyle kararın davacı yararına bozulması gerekmiştir" Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 10.04.2014, E. 2014/11534, K. 2014/20067, Kazancı İçtihat Bankası, 20.01.2024.

¹⁰⁴ Karan, Kara ve Varan, CMR Şerhi, 773; Erdil, CMR Konvansiyonu Şerhi, 416,417.

Konvansiyon'dan faydalanılarak kaleme alınmıştır. Nitekim Türk Ticaret Kanunu'nun Genel Gereğesinde "taşımada CMR kuralları ege-men kılınmalı" ve "Tasarıda taşımanın CMR hükümlerine uygun bir tarzda kaleme alınması yoluna gidilmiştir" şeklinde açıklamalarda bulunulmuştur.¹⁰⁵ İki düzenleme genel olarak paralel olmasına karşılık CMR'nin 24. maddesine benzer bir düzenlemenin Türk Ticaret Kanunu'nda bulunmaması, taşıyıcının sorumluluk sınırının yükseltilmesinin ulusal taşımalar açısından istenip istenmediğı sorusunu akıllara getirmektedir.

TTK'nın 854. maddesinde taşıyıcıya Türk Ticaret Kanunu çerçevesinde yüklenen sorumlulukların önceden hafiflemesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümlerinin geçersiz olduğı belirtilmiştir. Dolayısıyla sorumluluk rejiminin emrediciliğı sadece taşıyıcının sorumluluğunun önceden azaltılmasına ilişkindir. Yani taşıyıcının sorumluluğunu genişletecek anlaşmaların önceden ya da sonradan yapılmasının önünde bir engel yoktur. Taşıyıcının sorumluluğunun genişletilmesinin bir yolu da taşıyıcıyı TTK'nın 882. maddesinin 1. fıkrasında belirtilen sınırdan daha yüksek bir değerle sorumlu tutmaktır. Bu ise tarafların anlaşarak taşıyıcının sorumluluk sınırını beyan edilen yük değerine yükseltmesi şeklinde gerçekleştirilebilir.

TTK'nın 888. maddesinin 1. fıkrasında, asıl taşıyıcının gönderen veya gönderilenle sorumluluğun genişletilmesine ilişkin yaptığı sözleşmelerin bazı şartlar altında fiilî taşıyıcıya karşı da geçerli olacağı düzenlenmiştir. Bu hükümde önemli olan husus, taşıma sözleşmesinin taraflarının anlaşarak taşıyıcının sorumluluğunu genişletebileceğinin açıkça kabul edilmiş olmasıdır. Her ne kadar CMR'nin 24. maddesine benzer açık bir hüküm Türk Ticaret Kanunu'nda olmasa da 888. maddenin 1. fıkrası hükmü, CMR'nin 24. maddesindeki uygulamanın ulusal taşımalar açısından da geçerli olabileceğini ortaya koymaktadır. Dolayısıyla bu hükümden yola çıkarak da taşıyıcının sorumluluğunun beyan edilen yük değerine yükseltilmesinin mümkün olduğı söylenebilir.¹⁰⁶

¹⁰⁵ Bkz. TTK Genel Gereğesinin 102. ve 158. paragrafları.

¹⁰⁶ Burak Adıgüzel, Taşıma Hukuku Deniz Ticareti Hariç, (Ankara: Adalet Yayınevi, 2018), 214. Aynı yönde bkz. Can, Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, 84. Can, bu hususu CMR'nin 26. maddesi için ileri sürmüş olsa da 24. madde için de geçerli olduğı söylenebilir.

TTK'nın 1186. maddesinin 1. fıkrasında, denizyoluyla yük taşımacılığında da taşıyanın sorumluluğunun sınırlı olduğu düzenlenmiştir. Ancak hükümde belirtilen sınırların hangi halde uygulama alanı bulmayacağı "... meğerki, eşyanın cinsi ve değeri, yüklemekten önce yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine yazılmış olsun" ifadesiyle belirlenmiştir. Taşıyan yükün cinsi ve değerine ilişkin beyanı denizde taşıma senedi olan konişmentoya geçirmekle birlikte sorumluluk sınırlarından tüm konişmento hamillerine karşı feragat etmiş olacaktır.¹⁰⁷ Yani taşıyanın sorumluluğu beyan edilen değere yükselmiş kabul edilip taşıyan sorumluluğunun sınırlı olduğunu ileri süremeyecektir. Denizyolu taşımacılığı açısından yükün değerinin (ve cinsinin) konişmentoya yazılarak taşıyanın sorumluluğunun yükseltilebileceğinin düzenlenmiş olması nedeniyle karayolu taşımacılığı açısından da taşıyıcının sorumluluğunun beyan edilen yük değerine yükseltilmesinin Türk Ticaret Kanunu'nun amacına ters olmadığı söylenebilir.

6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 785. maddesinde taşıyıcının ödeyeceği tazminatın "... taşıma senedine geçirilen değere, taşıma senedinde değer gösterilmemiş ve fakat taşıyıcıya bildirilip onun tarafından kabul edilmiş bir değer mevcut ise ona" göre belirleneceği belirtilmiştir. Bu hüküm CMR'nin 24. maddesine benzer niteliktedir. Ancak bu hüküm nedeniyle öğretide, taşıma senedinde beyan edilen değer yükün objektif değerinden daha yüksek olabileceği ve bu durumda taşıyıcının sorumluluk sınırı belirlenirken taşıma senedinde beyan edilen değer esas alınacağı kabul edilmiştir.¹⁰⁸ Öyle ki taşıma senedinde yükün değeri beyan edilmişse yükün objektif değerinin hesaplanmasının kanunun ruhunu zedeleyeceği ileri sürülmüştür.¹⁰⁹ Kanaatimizce, bu hükmün Türk Ticaret Kanunu'na alınmama nedeni yük değerinin taşıma senedinde beyan edilerek yükün objektif değerinin üzerinde bir tazminata imkân verilmesine son vermek olup taşıyıcının sorumluluğunun yükseltilmesine engel olmak değildir.

¹⁰⁷ Süzel, Navlun Sözleşmesinden Doğan, 239.

¹⁰⁸ Reşat Atabek, Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku Hariç), (İstanbul: Sulhi Garan Matbaası, 1960), 264.

¹⁰⁹ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, 164.

Sonuç olarak kanaatimizce, CMR'nin 24. maddesine benzer bir düzenleme Türk Ticaret Kanunu'nda bulunmamakla birlikte doğrudan düzenleme olmaması TTK'nın 882. maddesinde belirlenen taşıyıcının sorumluluk sınırının her zaman uygulanacağı anlamına gelmez. Yani düzenleme olmaması kanun koyucunun taşıyıcının sorumluluk sınırının yükseltilmesini istemediği şeklinde yorumlanamaz. Bu noktada kanun koyucunun bilinçli davrandığı söylenemez. Açıklanan nedenlerden dolayı ulusal taşımalarda da taşıyıcının sorumluluk sınırının yük değerinin beyan edilmesiyle yükseltilebileceği kabul edilmelidir. Taşıyıcının sorumluluk sınırının yükseltilmesi için gereken şartların ise öğretisi ve yargı kararlarına bırakılmış olduğu söylenebilir.

2. Gerekli Şartlar

TTK'nın 888. maddesinin 1. fıkrası ile TTK'nın 854. maddesinin karşıt anlamından taşıyıcının sorumluluk sınırının yükseltilebilmesi için aranan tek şartın tarafların anlaşması olduğu söylenebilir. Yani taşıyıcının sorumluluk sınırının yükseltilebilmesi için taraflar anlaşmış olmasına yük değerinin taşıma senedinde beyan edilmesi gerekmez. Dolayısıyla tarafların sözlü olarak anlaşması ya da taşıma sözleşmesinde bu anlaşmadan bahsedilmesi taşıyıcının sorumluluk sınırının yükseltilmesi için yeterlidir. Yine taraflar anlaşmış olmasına dürüstlük kuralından yola çıkılarak da anlaşmanın geçerli sayılması mümkündür. Bununla birlikte taraflar isterse TTK'nın 857. maddesinin 2. fıkrası kapsamında yükün değerini taşıma senedine diğer kayıt niteliğinde yazabilirler.¹¹⁰ Bununla birlikte bir Yargıtay kararında “... ayrıca 6102 sayılı TTK'nın 882.maddesi de ödenecek tazminat miktarını sınırlamıştır. Ancak, belli bir değer taşıma senedine geçirilmesi ve bunun taşıyıcı tarafından kabulü (6102 sayılı TTK'nın 888/2, 857.maddeleri) ... durumunda taşıyıcının sınırlamadan yararlanamayacağı kabul edilmiştir” açıklamasıyla yük değerinin taşıma senedinde beyan edilmesi

¹¹⁰ Özlem Karaman Çoşgun, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu İle CMR Konvansiyonu Hükümlerinin Karşılaştırılması”, İpek Yolu Canlanıyor Türk-Çin Hukuk Zirvesi, (2012): 291; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, 215.

gerektiği belirtilmiştir.¹¹¹ Yük değerinin taşıma senedinde beyan edilmesi ispat açısından kolaylık sağlar. Kanaatimizce, ulusal taşımalar açısından taşıyıcının sorumluluğu yükseltmek istendiğinde en uygun ve kolay yol yük değerinin taşıma senedine yazılmasıdır.¹¹² Yük değerinin taşıma senedine yazılması, anlaşma konusunda ihtilaf olması halinde HMK'nın 200. maddesi gereğince senetle ispat zorunluluğunun yerine getirilmesini de sağlayacaktır.

Türk Ticaret Kanunu'nda açık bir düzenleme olmaması nedeniyle taşıyıcının sorumluluk sınırının yükseltilebilmesi için taşıyıcıya ek ücret ödenmesinin zorunlu olduğu söylenemez. Ancak taşıyıcı yük değerinin beyan edilmesi karşılığında daha ağır bir sorumluluk altına gireceği için ek ücret talep edebilir. Bu kapsamda ek ücret sözlü olarak dahi kararlaştırılabilir. Bununla birlikte ek ücretin kararlaştırılması uluslararası taşımaların aksine ulusal taşımalar açısından zorunlu olmadığı için taşıyıcı taşıma senedinde yük değerine ilişkin beyan bulunduğunu ileri sürerek ek ücret talebinde bulunamaz. Dolayısıyla taşıma senedinde yük değerine ilişkin beyan bulunsa bile taşıyıcı ek ücretin kararlaştırıldığını iddia ediyorsa bunu ayrıca ispat etmelidir. Ek ücretin sözlü kararlaştırılması halinde ise ispatı oldukça zor olacaktır. Bu nedenle kanaatimizce, ek ücretin de taşıma senedinde yazılı olarak ayrıca kararlaştırılması en uygun yol olacaktır. Ancak ek ücretin ispatlanabildiği sürece başka bir yerde veya taşıma sözleşmesinin içeriğinde belirlenmesinin önünde bir engel yoktur.

Son olarak, üzerinde anlaşılan yük değeri ister taşıma senedinde beyan edilmiş ister edilmemiş olsun TTK'nın 880. maddesinin 3. fıkrası çerçevesinde hesaplanacak yükün objektif değerinin üzerindeyse taşıyıcı sadece hesaplanan objektif değerden sorumlu olacaktır. Ancak taraflar zıya ya da hasardan sonra anlaşarak taşıyıcının sorumluluğunu genişletebilir. Tarafların zıya ya da hasardan sonra anlaşarak sorumluluk sınırını yükseltmesi halinde yükün objektif değerinin üzerinde tazminat ödenebilir.

¹¹¹ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 05.10.2015, E. 2015/3283, K. 2015/9892, Kazancı İçtihat Bankası, 20.01.2024.

¹¹² Bu yöntemle sorumluluk sınırının yükseltilemeyeceğini savunan görüş için bkz. Erdoğan, CMR ve TTK Kapsamında, 268,269.

3. Uygulamada Yük Değerinin Beyan Edilme Yöntemi

Her ne kadar Türk Ticaret Kanunu'nda düzenleme olmasa da, hâlihazırda, ulusal taşımalar açısından yük değeri beyan edilerek taşıyıcının sorumluluğu yükseltilebilmektedir. Uygulamada kurulan taşıma sözleşmeleri kapsamında birçok taşıyıcının çoğu halde taşıma senesinde yük değerinin beyan edilmesi şartıyla sorumluluğunun yükseltilmesine izin verdiği görülmektedir. Bu duruma ilişkin iki farklı örnek verilebilir. 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanunu'nun 3. maddesinin (d) bendinde değer konulmuş veya sigortalı gönderinin tanımı yapılmıştır. Buna göre değer konulmuş veya sigortalı gönderi; kaybı, çalınması ya da hasara uğraması halinde gönderici tarafından kabulde beyan edilen değere kadar tazminat istenebilen gönderiyi ifade eder. Buradaki açık tanım neticesinde yük değerinin beyan edilmesi halinde taşıyıcının sorumluluğunun sınırı yükseltilmiş olacaktır. Posta Hizmetleri Kanunu'nda yükün değerinin ne şekilde beyan edileceğine ilişkin bir hüküm bulunmamakla birlikte yük değerinin taşıma senedine yazılması ispat açısından en uygun olanıdır.

Taşıma faaliyeti gerçekleştiren özel taşıyıcılar da yük değerinin beyan edilmesiyle sorumluluk sınırlarının yükselmesine imkân tanımaktadır. Buna örnek olarak, UPS Hızlı Kargo Taşımacılığı AŞ'ye (UPS) ait UPS Taşıma Kural ve Şartları örnek olarak gösterilebilir.¹¹³ UPS Taşıma Kural ve Şartlarının Sorumluluk başlıklı 9. maddesinin 9.2. fıkrasında *“sözleşme Kurallarının ya da diğer emredici ulusal kanunların yürürlükte olmadığı hallerde ise, ... gönderen tarafından aşağıda paragraf 9.4'te belirtildiği şekilde daha yüksek bir değer beyan edilmediyse, gönderi başına 100 ABD Doları karşılığı ulusal para birimi tutarında kanıtlanmış zararlarla sınırlıdır”* şeklinde bir şart bulunmaktadır. Bu kapsamda UPS Taşıma Kural ve Şartlarının bahsedilen 9. maddesinin 9.4. fıkrasında *“aşağıdaki 9.5 numaralı paragrafın hükümlerine tabi olan gönderen taraf, UPS'nin yukarıdaki paragraf 9.2 uyarınca üstlendiği sorumluluktan ya da Sözleşme Kuralları veya bir başka emredici ulusal yasanın sağlayabileceği sorumluluktan daha geniş kap-*

¹¹³ UPS Taşıma Kural ve Şartları'na 24 Mart 2023 tarihinde <https://www.ups.com.tr/dosyalar/hizmet-ve-tarife-kilavuzu-2020.pdf> adresinden erişildi.

samlı sorumluluktan istifade edebilir. Bunun için gönderenin Konşimento üzerinde daha yüksek bir değer beyan etmesi ve Kılavuzda belirttiği üzere ek bir ücret ödemesi gerekmektedir. Eğer gönderen taşıma için daha yüksek bir değer beyan ederse ve söz konusu ücreti öderse, UPS'nin sorumluluğu beyan edilen toplam tutardan fazla olamayacak kanıtlanmış hasarlarla sınırlı olacaktır. Söz konusu malların değeri her halükarda 3.1 (ii) paragrafındaki sınırları geçemez” şartı ortaya konulmuştur. Söz konusu 3. maddenin 3.1. fıkrasının (ii) bendi ise “herhangi bir paketin değeri, yerel para birimi eşdeğeriyle 50.000 USD’yi aşmamalıdır. İlaveten bir paketin içindeki herhangi bir mücevheratın ve saatin (taklit takılar ve taklit saatler hariç) değeri, yerel para birimi eşdeğeriyle 500 USD’yi aşmamalıdır. Her hangi bir paletin değeri 100.000 USD eş değeri olan yerel para birimini geçmeyecektir” şeklindedir. Bu örnek de yük değerinin beyan edilerek taşıyıcının sorumluluğunun yükseltilmesinin ulusal taşımalar açısından hâlihazırda mümkün olduğunu ortaya koymaktır. Taşıyıcının hiçbir ek ücret talep etmeden sorumluluğunun yükseltilmesine razı olması pek karşılaşılabilecek bir durum değildir. Bu taşıyıcı özelinde de yük değerinin taşıma senedinde beyan edilmesi ve ek ücret ödenmesi şartları aranmıştır.

Kanaatimizce, yük değerinin beyan edilmesi ile taşıyıcının sorumluluk sınırının yükselmesine ilişkin Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon’daki düzenlemeye paralel bir düzenleme Türk Ticaret Kanunu’na alınarak uygulamada ortaya çıkan bağımsız kural ve şartlar yeknesak hale getirilmelidir.

SONUÇ

Taşıma sözleşmeleri ister ulusal ister uluslararası nitelikte olsun taşıyıcının sorumluluğunun sınırlı olduğu sözleşmelerdir. Taşıyıcının sorumluluğu yükün objektif değeri ile sınırlandırılmıştır. Bunun yanında ayrıca yükün objektif değerinin yükün ağırlığı esas alınarak hesaplanan belirli bir tutarın üzerinde olması halinde hesaplanan tutar ile de sınırlandırılmıştır. İlk hale genel sınır, ikinci duruma ise üst sınır denilebilir. Bu sınırlar yükün zayi olması ya da hasara uğra-

ması durumlarında taşıyıcının tazminat yükümlülüğünün ortaya konulması için önemlidir. Yükün objektif değerinin hesaplanan üst sınırdan fazla olması halinde taşıyıcı fazla olan kısmı tazmin etmek zorunda değildir. Yükün objektif değerinin hesaplanan üst sınırdan az olması halinde ise üst sınır dikkate alınmaz.

Asıl olan taşıyıcının sorumluluğunun sınırlı olması ise de bazı durumlarda bu sınırın yükseltilmesi mümkündür. Bu ihtimallerden biri ise yük değerinin beyan edilmesiyle taşıyıcının sorumluluk sınırının yükseltilmesidir. Bu yöntemle yükseltme CMR'nin 24. maddesinde açıkça düzenlenmiştir. Türk Ticaret Kanunu'nda ise buna ilişkin açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak Türk Ticaret Kanunu açısından da taşıyıcının sorumluluk sınırının bu yöntemle yükseltilebileceği söylenebilir.

Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon kapsamında yapılan taşıma sözleşmesinde tarafların anlaşması, taşıyıcıya ek ücretin ödenmesi ve yük değerinin taşıma senedinde beyan edilmesi halinde taşıyıcının sorumluluk sınırı senette yazılan değere yükselir. Genellikle yükün değerinin yüksek olup ağırlığının düşük olması halinde gönderenlerin bu yolu seçtiği görülmektedir. Taşıyıcı ise taşımacılığın katı rekabet koşullarında iş imkânını kaçırmamak için bu yola imkân tanımaktadır. CMR'nin 24. maddesinde düzenlenen bu yöntemde taşıyıcı sorumluluğunun üst sınırını öngörebildiği için sorumluluğunu ona göre sigorta ettirebilmektedir. Bu nedenle taşıma senedinde yükün gerçek değeri beyan edilmese bile taşıyıcının sorumluluk sınırı yükselecek ancak sınır yükün objektif değerini aşamayacaktır.

Türk Ticaret Kanunu kapsamında yapılan bir taşıma sözleşmesinde de tarafların anlaşması halinde taşıyıcının sorumluluk sınırı yükün değerine yükseltilebilir. Ulusal taşımalarda taşıyıcıya ek ücretin ödenmesi veya yük değerinin taşıma senedinde beyan edilmesi gibi şartlar aranmayacaktır. Ancak yük değerinin taşıma senedinde beyan edilmesi ispat açısından kolaylık sağlayacağı için taşıyıcının sorumluluğu yükseltmek istendiğinde yük değerinin taşıma senedine yazılması en uygun yöntemdir. Taşıyıcının hiçbir ek ücret talep etmeden sorumluluğunun yükseltilmesine razı olması uygulamada

pek karşılaşılabilecek bir durum değildir. Bu kapsamda kararlaştırılan ek ücretin de taşıma senedine yazılması ispat açısından kolaylık sağlayacaktır.

Yük değerinin beyan edilerek taşıyıcının sorumluluk sınırının yükseltilmesi yoluna ulusal taşımalarda uluslararası taşımalara kıyasla oldukça az başvurulmaktadır. Bunun bir sebebi ulusal taşımalarda bu yolun sözleşme şartlarıyla yapılıyor olmasıdır. Kanuni bir düzenleme olmaması nedeniyle bu yolun taşıyıcının keyfine bırakıldığı söylenebilir. Ortaya çıkan farklı sözleşme şartlarının hukuki temele oturtulması halinde uygulamada bu yola daha sık başvurulacaktır. Bu nedenle kanaatimizce, ulusal taşımalar açısından yük değerinin beyan edilerek taşıyıcının sorumluluk sınırının yükseltilmesine ilişkin Karayolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon'daki düzenlemeye paralel bir düzenleme Türk Ticaret Kanunu'na alınmalıdır.

YAZAR BEYANI	
Mali Destek/Teşekkür Beyanı:	Bulunmamaktadır.
Yazarların Katkıları	Eserin tamamı yazar tarafından kaleme alınmıştır
Çıkar Çatışması/Ortak Çıkar Beyanı	Yazar tarafından herhangi bir çıkar çatışması veya ortak çıkar beyan edilmemiştir.
Etik Kurul Onayı:	Gerekmemektedir.

KAYNAKÇA

- Adıgüzel, Burak. Karayolu ile Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, Ankara: Adalet Yayınevi, 2012.
- Adıgüzel, Burak. Taşıma Hukuku Deniz Ticareti Hariç, Ankara: Adalet Yayınevi, 2018.
- Adıgüzel, Burak. “Yargıtay Kararlarında CMR m. 29’daki Kasta Eşdeğer Kusur Kavramının Yorumlanması”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, 10-11 Aralık 2010 (2012): 353-377.
- Adıgüzel, Burak. “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Eşya Taşıma Hukuku Alanında Getirilen Yenilikler”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 18/2 (2012): 769-791.
- Akıncı, Ziya. Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Ankara: Seçkin Yayınevi, 1999.
- Arkan, Sabih: Sabih Arkan, “Zıya Nedeniyle Ödenecek Tazminatın Belirlenmesinde Esas Alınan Değer ve İadesi Gereken Masraflar – CIM ve CMR Açısından Bir İnceleme”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, XIV/2 (1987): 27-38.
- Arkan, Sabih. Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1982.
- Atabek, Reşat. Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku Hariç), İstanbul: Sulhi Garan Matbaası, 1960.
- Aydın, Alihan. CMR’ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul: Arıkan Yayınevi, 2006.
- Can, Mertol. CMR ve Alman Ticaret Kanunu Hükümleri ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, Ankara: İmaj Yayınevi, 2017.
- Clarke, Malcolm A. International Carriage of Goods by Road: CMR, Abingdon: Informa Law, 2014.
- Clarke, Malcolm A. and Yates, David. Contracts of Carriage by Land and Air, London: Informa Law, 2004.

- Congar, Hikmet Cem. *CMR ve Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Uyarınca Karayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu ve Sınırlandıran Haller Taşıma ve Sigorta Hukuku Serisi - I*, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2023.
- Cömert Varol, Gözde. *Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu*, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2020.
- Eckardt, Tobias. "Liability of the Carrier", inside *Commercial Law Article-by-Article Commentary*, ed. Peter Mankowski, 949-990, Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2019.
- Erdil, Engin. *Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi*, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2015.
- Erdoğan, Mustafa. *CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu*, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2020.
- Herbert Glöckner. "Limits to Liability and Liability Insurance of Carriers under Articles 3 and 23 to 29 of the CMR", inside *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, ed. Jan Theunis, 97-112, London: Lloyd's of London Press, 1987.
- Karaman Çoşgun, Özlem. "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu İle CMR Konvansiyonu Hükümlerinin Karşılaştırılması", *İpek Yolu Canlanıyor Türk-Çin Hukuk Zirvesi*, 2012: 275-295.
- Karan, Hakan, Özgenur Kara ve İzel Varan. *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi*, Ankara: Yetkin Yayınları, 2020.
- Kaya, Arslan. Arslan Kaya, "Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II)", *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, LVI/1-4 (1998): 239-267.
- Loewe, Roland. Roland Loewe, "Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of

- Goods by Road (CMR)", European Transport Law, XI/1 (1976): 311-475.
- Messent, Andrew and David A. Glass. CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road, Abingdon: Informa Law, 2018.
- Özdemir, Turkey. Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2006.
- Özdemir, Turkey. "Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerinde Sorumsuzluk Anlaşması Akdetme İmkânı ve Sorumluluğun Sınırlarında Değişiklik Yapılması", Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, IV/1 (2007): 119-149.
- Süzel, Cüneyt. Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlanması, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021.
- Tincani, Chiara. Contract for the International Carriage of Goods by Road, Cham: Springer Nature Switzerland AG, 2022.
- Uyaroğlu, Osman. "CMR'ye Göre Taşıyıcının Eşyanın Kaybı ve Hasarından Doğan Zararlardan Sorumluluğu", Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, 51 (2022): 535-560.
- Yavaş, Aksoy. Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde), İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016.
- Yetiş Şamlı, Kübra. Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2008.