

**YARGITAY HUKUK GENEL KURULU KARARI
İNCELEMESİ: KARAYOLU İLE YAPILAN TAŞIMALARDA
TAŞIYICININ YÜKLEMeye NEZARET YÜKÜMLÜLÜĞÜ VE
TTK M. 863/1 HÜKMÜNÜN NEZARET YÜKÜMLÜĞÜNÜN
TESPİTİNDEKİ ROLÜ**

*Review of the Decision of the General Assembly of the Court of
Cassation: The Carrier's Obligation to Supervise the Loading
in Road Transportation and the Role of Article 863/1 of the
TCC in Determining the Obligation of Supervise*

Arş. Gör. Büşra Nur TAŞKIN*

ÖZET

Çalışma, Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun, taraflar arasında akdedilen emtia taşımaya ilişkin taşıma sigorta poliçesiyle sigortalı emtianın davalı tarafından İtalya'dan Türkiye'ye hasarlı şekilde taşınması ve bu sebeple sigorta ettirene ödenen tazminat sebebiyle

* Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı, e-posta: bus-ranuryavuzer@erciyes.edu.tr; Orcid ID: 0000-0002-5743-2248.

Makale Geliş Tarihi: 31.01.2024

Makale Kabul Tarihi: 26.04.2024

⇒ **Atıf Şekli:** Büşra Nur Taşkın, "Yargıtay Hukuk Genel Kurulu Kararı İncelemesi: Karayolu ile Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Yüklemeye Nezaret Yükümlülüğü ve TTK M. 863/1 Hükmünün Nezaret Yükümlülüğünün Tespitindeki Rolü", *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 19/2 (2024): 789-831.

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



taşıyıcıya rücu talebine ilişkin 13.05.2015 T., 2013/2206 E., 2015/1324 K. sayılı ilamının incelenmesini içermektedir. Çalışmada öncelikle, öne gelen dava hakkında mercilerin vermiş olduğu kararlar aktarılmış, daha sonra özellikle uluslararası nitelik taşıyan taşımalar da, taşıyıcının sorumluluğu ve sorumluluktan kurtulma açısından özel sebepler CMR hükümlerince incelenmiş, sonrasına taşıyıcının nezaret etme yükümlülüğü ve bunun ihlal edilmesinin taşıyıcının sorumluluğuna etkisi açıklanarak müterafik kusur yönünden inceleme yapılmıştır. Türk Hukuku bakımından önem arz eden TTK m. 863 hükmü de taşıyıcının nezaret etme yükümlülüğünün belirlenmesi açısından incelemeye dâhil edilmiştir. Çalışmanın son kısmında ise bu teorik incelemeye istinaden Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun vermiş olduğu karar çeşitli yönlerden irdelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: CMR, Taşıyıcının Sorumluluğu, Nezaret Etme Yükümü, Müterafik Kusur.

EXTENDED ABSTRACT

The transportation relationship, which has been on the agenda in all periods of time from the early ages of history to this day, has increased especially after the industrial revolution, and today, contracts of carriage made in the nature of commercial business have started to be seen in all areas of our lives. Contract of carriage by road is also widely used. The route of transportation plays an important role in determining the responsibility of the carrier in transportation by road. According to Turkish law, the provisions of CMR shall apply to international carriage of goods by road. In cases where there is no regulation in CMR, the dispute is resolved according to the rules of jurisdiction.

CMR Art. 17/1 regulates the liability of the carrier. CMR Art. 17/2 and 4 regulate the cases where the carrier is released from liability. However, CMR does not regulate who is responsible for loading. Generally, the consignor does the loading, but the loading can also be done by the carrier. According to CMR Art. 17/4-c, the loading of the goods by the consignor, consignee or persons acting on their behalf relieves the carrier from liability. Therefore, it is important who does the loading. Even if the consignor does the loading, the carrier has the obligation to supervise the loading.

CMR does not regulate the obligation of supervision of the carrier. Art. 863/1.c.1 of the TCC regulates that loading is the obligation of the consignor, and the consignor does this according to the safety of transportation. Article 863/1.c.2 of the TCC states that the carrier is obliged to ensure operational safety. In other words, the carrier shall supervise the loading according to operational safety. Safety of transportation and operational safety are different concepts, but it is difficult to separate them from each other. The carrier is not obliged to supervise the safety of transportation. The carrier supervises whether the loading is carried out properly within the framework of operational safety.

Even if the carrier is obliged to supervise the loading in terms of operational safety, it is obliged to notify the consignor in cases where the loading is clearly faulty. In other words, the carrier shall warn the consignor in case the loading is clearly faulty. The basis of this obligation is Article 2 of the Turkish Civil Code. If the carrier fails to notify the consignor, he shall be deemed to be at fault and CMR Art. 17/4-c shall not apply. In other words, the carrier may have to bear the loss.

Similarly, according to Article 17/4-b of CMR, the carrier is relieved from liability for not using the required packaging or for using faulty packaging. This is because the packaging is made by the consignor. Pursuant to Article 10 of CMR, the carrier does not make a special inspection to detect packaging defects. The carrier is only obliged to notify the consignor of packaging defects that are clearly visible from the outside. If the packaging is clearly faulty he may not carry out the transportation.

When the carrier notices faulty loading and packaging, he puts a reservation on the letter of shipment. Thus he can avoid liability, arising from the loss and damage which is concerned with the existing reservation on the transport document. Putting a reservation in the consignment note is important for proof. Thus, the carrier can prove that he warned the consignor. However, he may also prove it with other evidence.

If the carrier fails to warn the consignor or fails to prove that he warned the consignor, he is deemed to be at fault and cannot benefit from special relief from liability. According to CMR Art. 17/5, the carrier is jointly at fault and bears the damage in proportion to its fault. According to this provision, in the event that the damage occurred as

a result of the fault and negligence of the carrier and the consignor, the parties shall be liable in proportion to their contribution from the damage. The same situation is also regulated in the Turkish Commercial Code and Art. 52 of the Turkish Civil Code.

The decision of the Civil General Assembly of the Court of Cassation is related to the carrier's obligation of supervision. The Board examined whether the carrier breached its obligation of supervision in the case of an insurance payment for damage caused during transportation between Italy and Turkey. In the case, the consignor carried out the loading. The Board stated that the carrier must "take all necessary precautions to ensure the safe transportation of the goods, supervise such of consignor's operations, and if any, oppose faulty packaging, loading and unloading". We believe that this approach is not correct. Because the obligation of supervision of the carrier should not be interpreted broadly in this way. Otherwise, this interpretation would contradict the provisions of CMR Art. 17/4-b and c. Similarly, it also contradicts Art. 863/1.c.2 of the TCC. In our opinion, the carrier is only obliged to ensure that the loading is in compliance with operational safety. The carrier is not required to take every precaution. Therefore, the Court of Cassation should change its decisions regarding the obligation of supervision of the carrier.

Keywords: CMR, Carrier's Liability, Obligation of Supervision, Contributory Negligence.

GİRİŞ

Eşyanın, bir yerden başka bir yere taşınması maksadı ile tarafların karşılıklı ve birbirine uygun beyanları ile kurulan taşıma ilişkisi, taşıyıcıya belli bir zaman zarfında özen yükümlülüğü yükleyerek eşyada meydana gelecek zararlardan taşıyıcıyı sorumlu kılmaktadır. Taşıyıcının sorumluluğunun tesellüm ile bağlantısı dikkate alındığında, eşyayı taşıma aracına kimin yükleyeceği önem arz etmektedir. Uluslararası nitelik taşıyan ve karayolu kullanılarak yapılan eşya taşıma sözleşmelerinde uygulanacak olan CMR¹, yükleme ve boşaltma

¹ Uluslararası karayolu taşımacılığında yeknesaklaşmayı hedefleyen "Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı için Mukavele Sözleşmesi (CMR)", 07.12.1993 tarih ve 3939 sayılı Kanun ile uygun bulunmuş ve bu Sözleşmeye ek 05.07.1978

masraflarının kimin üzerinde olduğunu düzenlememekle beraber, uygulamada gerek yabancı mahkeme kararlarında gerekse ulusal nitelikteki mahkeme kararlarında bu durumda yükleme ve boşaltma yükümlülüğü ve buna bağlı sonuçlara rastlanmaktadır. İlgili kararlar ve doktrin görüşleri incelendiğinde, taraflara bu konuda bir tercih hakkı vermenin yanında ayrıca hüküm olmamakla birlikte somut olayın özellikleri de dikkate alınarak gönderenin bu yükümlülükle yüklendiği görülmektedir. Bununla birlikte Türk hukuku açısından TTK m. 863/1'de yer alan açık düzenleme, hükümde yer alan bazı durumlar dışında yükleme ve boşaltmanın gönderen üzerinde olduğunu ortaya koymaktadır.

Her ne kadar yükleme, gönderenin yükümlülüğü olsa da taşıyıcının buna bağlı olarak nezaret yükümlülüğünün varlığı kabul edilmektedir. Bu yükümlülüğün kapsamı ise Yargıtay tarafından oldukça geniş tutularak neredeyse taşıyıcıya dolaylı olarak yüklemekten kaynaklı zararları üstlenme yükümlülüğü yüklemektedir. Bu açıdan nezaret yükümlülüğünün sınırlarının çizilmesi oldukça önemlidir. Özellikle 6102 sayılı TTK ile kabul edilen 863/1 hükmü, bu konuda Türk hukukunun uygulanacağı uyuşmazlıklar bakımından dikkate alınmalıdır.

Çalışmada, bu minvalde taşıyıcının nezaret yükümlülüğünün sınırları çizilmeye çalışılarak özellikle taşıma ve işletme güvenliği çerçevesinde değerlendirme yapılmış, yükleme hatasının açıkça görüldüğü durumlarda taşıyıcının nezaret yükümlülüğünün sonuçları ortaya konmuş ve bunun yanında nezaret yükümlülüğünün ambalajlama hatalarındaki görünümü incelenmiştir. Nezaret yükümlülüğünün ihlal edildiği durumlarda sorumluluğun belirlenmesi ve tazminatın tespiti açısından önem arz eden müterafik kusur değerlendirilmesi yapılarak güncel Yargıtay kararları ile Türk hukukunda durumun nasıl değerlendirildiği ortaya konmuştur. Son bölümde ise eldeki kararın değerlendirilmesi yapılarak teorik bilgi somut olay üzerinde yorumlanmaya çalışılmıştır.

tarhli Protokol ve Sözleşmenin 47. maddesine ihtirazi kayıt konularak 02.12.1994 tarihinde ülkemizin bahsi geçen Sözleşmeye katılması Bakanlar Kurulu tarafından kararlaştırılmış ve sözleşmenin Türkçe metni 04.01.1995 tarih 22161 sayılı Resmi Gazete ile yayımlanmıştır.

1. İNCELEME KONUSU YARGITAY KARARI

YARGITAY HUKUK GENEL KURULU,

E. 2013/11-2206, K. 2015/1324, T. 13.5.2015.

“DAVA : Taraflar arasındaki “tazminat” davasından dolayı yapılan yargılama sonunda; İstanbul Anadolu 3.Asliye Ticaret (Kapatılan Kadıköy 3.Asliye Ticaret) Mahkemesince davanın reddine dair verilen 05.11.2009 gün ve 2008/579 E-2009/753 K. Sayılı kararın incelenmesi davacı vekili tarafından istenilmesi üzerine, Yargıtay 11.Hukuk Dairesi-nin 21.02.2012 gün ve 2010/11566 E-2012/2438 K. sayılı ilamı ile;

(...Davacı vekili, müvekkili nezdinde emtia taşıma sigorta poliçesiyle sigortalı emtianın davalı tarafından İtalya'dan Türkiye'ye hasarlı şekilde taşındığını, sigorta ettirene tazminat ödediğini, rücu koşullarının oluştuğunu ileri sürerek, 7.370.00 TL'nin tahsiline karar verilmesini talep ve dava etmiştir.

Davalı vekili, davacının aktif dava ehliyetinin olmadığını, hasarın yüklenme ve istifleme hatasından kaynaklandığını, müvekkiline kusur izafe edilemeyeceğini savunarak, davanın reddini istemiştir.

Mahkemece, iddia, savunma, toplanan kanıtlar ve tüm dosya kapsamına göre, satışın ex-work satış olduğu, alıcının emtiayı sigorta ettirtmede yararı bulunduğu, davacının sigorta ettirene ödeme yaptığı, aynı zamanda sigorta ettirenin haklarını davacıya temlik ettiği, dava hakkının bulunduğu, hasarın makinelerin araca sabitlenmesindeki yetersizlikten kaynaklandığı, davalının, yüklemeye ve istiflemeye nezaret etmesinin gerektiği, ancak emtianın 4 parça ve 6 tondan fazla ağırlıkta bulunduğu, yüklenme ve istiflemesinin davalı taşıyıcının mesleki bilgisini ve imkanlarını aştığı, nezaret yükümlülüğünün ihlal edildiğinin de kanıtlanmadığı, CMR 17/4-b-c maddeleri uyarınca sorumluluğunun bulunmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir.

Kararı, davacı vekili temyiz edilmiştir.

1-Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre, davacı vekilinin yerinde görülmeyen ve aşağıdaki bendin kapsamı dışında kalan diğer temyiz itirazlarının reddi gerekmiştir.

2-Dava, taşıma sigorta poliçesine dayalı rucuan tazminat istemine ilişkindir.

Davacı nezdinde sigortalı emtianın davalı tarafından İtalya'dan Türkiye'ye taşınması sırasında hasarlandığı, bu taşımanın CMR hükümlerine tabi olduğu hususları uyuşmazlık konusu değildir. CMR hükümlerine tabi taşımalarda da taşıyıcının eşyanın kendisine teslim edildiği tarihten gönderilene teslim edildiği tarihe kadar meydana gelen hasar ve kayıplardan sorumlu olacağı esastır. Ancak, anılan Konvansiyonun 17/4-c maddesinde, yükün gönderici, alıcı veya bunların adına hareket eden kişiler tarafından alınması, yüklenmesi, istiflenmesi veya boşaltılması özel bir risk durumu olarak kabul edilmiş, hasar veya kaybın anılan nedenlerden kaynaklanması halinde taşıyıcının sorumlu olmayacağı hükme bağlanmıştır. Fakat, bu halde de taşıyıcının yükün sağlıklı taşınabilmesi için yükleme ve istiflemeye gerekli özeni gösterme, nezaret etme yükümlülüğü bulunmaktadır. Bahse konu yükümlülüğün ihlali, taşıyıcı bakımından kusur oluşturmaktadır. Somut olayda taşınan emtianın özellikli yük olduğu ve araca yüklenmesinin gönderici firma tarafından yapıldığı anlaşılmaktadır. Hükme esas alınan bilirkişi kurulu raporu ile ekspertiz raporunda emtiaların hasara uğramasının nedeni, paletlerin gereği gibi sabitlenmemesi olarak açıklanmıştır. Nitekim, dosya kapsamından da aracın ani fren yapması sonucu emtianın sabitlendiği paletlerden kurtularak devrildiği ve hasarın bu şekilde meydana geldiği anlaşılmaktadır. Davalı taşıyıcı tacir olup, basiretli şekilde hareket etmek zorundadır.

Bu durum karşısında, davacı vekilinin rapora yönelik itirazları dikkate alınıp, davalı taşıyıcının yükleme ve istifleme bakımından nezaret yükümlülüğünü ihlal ettiği ve kusurlu olduğu kabul edilip, kusur oranları bakımından gerektiğinde ek rapor alınması veya yeniden bilirkişi incelemesi yaptırılması ve sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde hüküm kurulması doğru görülmemiş, kararın bozulması gerekmiştir...) gerekçesiyle karar bozularak dosya yerine geri çevrilmekle, yeniden yapılan yargılama sonunda, mahkemece önceki kararda direnilmiştir.

Hukuk Genel Kurulunca incelenerek direnme kararının süresinde temyiz edildiği anlaşıldıktan ve dosyadaki kağıtlar okunduktan sonra gereği görüldü:

KARAR : Dava; taşıma sigorta poliçesine dayalı rücuun tazminat istemine ilişkindir.

Mahkemenin, davanın reddine dair verdiği karar davacı vekilinin temyizi üzerine, Özel Dairece, yukarıda yazılı gerekçeyle bozulmuştur.

Yerel mahkemece, "...Taşıyıcının yüklemeye nezaret görevini yerine getirip getirmediği, buna göre müterafik kusurunun bulunup bulunmadığı hususu, çözümü teknik bilgi gerektiren nitelikte olduğundan, uzman bilirkişi kurulundan rapor alındığı ve rapordaki teknik tespitlere göre hüküm verildiği, taşıyıcının kusurlu olup olmadığının tespiti sadece hukuk bilgisiyle çözüme kavuşturulacak bir husus olmayıp, tıpkı kusur oranlarının tespiti gibi, özel ve teknik bilgi gerektiren bir husus olduğu, dosyadaki teknik bilirkişi raporu yeterli değilse yeni bir rapor alınması ve müterafik kusurun bulunup bulunmadığının yeni bir bilirkişi heyetine değerlendirilmesinin düşünülebilecek bir yol olduğu, kusurun varlığı ya da yokluğu hakimin hukuki bilgisiyle belirlenebiliyorsa, kusurun oranının da belirlenmesi gerektiği, kusurun varlığı veya yokluğu yargısına da ancak uzman teknik bilirkişinin bilgileri ışığında varılabileceği..." gerekçeleriyle önceki kararda direnilmiştir.

Direnme kararını, davacı vekili temyiz etmiştir.

Direnme yoluyla Hukuk Genel Kurulu önüne gelen uyuşmazlık; davalı taşıyıcının yükleme ve istifleme bakımından nezaret etme yükümlülüğünü ihlal ettiği ve kusurlu (müterafik kusuru) olduğuna ilişkin bozma ilamındaki kabulün hakimin hukuki bilgisi kapsamında mı olduğu yoksa teknik bilirkişinin çözmesi gereken bir olgu mu olduğu; varılacak sonuca göre, tarafların kusur oranları bakımından gerektiğinde bilirkişiden ek rapor alınması veya yeniden bilirkişi incelemesi yaptırılması gerekip gerekmediği noktalarında toplanmaktadır.

Hemen belirtilmelidir ki, ülkemizin de 02.12.1994 gün ve 94/6322 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile katıldığı 04.01.1995 gün ve 22161 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Karayolu ve Milletlerarası Mal Nakliyatı Mukavelesi İle İlgili Anlaşma (CMR)'nin 17/1.maddesi uyarınca kural olarak taşıyıcı malları teslim aldığı andan teslim edilinceye kadar, bunların tamamen veya kısmen kaybından ve vukubulacak hasardan sorumlu ise de, aynı Konvansiyon'un 17/4-b bendinde malların hatalı ambalajlanmış olması, "c" bendinde ise malların gönderici, alıcı veya

bunlar adına hareket eden şahıslar tarafından taşınması, yüklenmesi, istif edilmesi veya boşaltılması, hallerinde oluşan hasarlardan taşıyıcının sorumlu olmayacağı hükme bağlanmıştır.

Ne var ki, ambalajın hatalı olması veya yükleme ve boşaltmanın hatalı yapılması hallerinde bile taşıyıcının, malın emniyetle taşınmasını sağlamak üzere gereken her türlü tedbiri alması, anılan işlemlere nezaret etmesi, varsa hatalı ambalaja, yükleme ve boşaltmaya karşı çıkması, 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu'nun dürüstlük kuralına işaret eden 2. maddesi gereği olduğu gibi 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 20. maddesi gereğince, basiretli bir taşıyıcıdan beklenen davranışı göstermeli ve durumu gönderene veya alıcıya bildirerek gereken uyarıda bulunmalıdır.

Dolayısıyla bu uyarının yapılmadığı hallerde zararın ambalaj, yükleme ve boşaltmadan sorumlu bulunan kişiler ile taşıyıcı arasında 818 sayılı Borçlar Kanunu'nun 44. maddesi (6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu m.52) uyarınca paylaştırılması gerekir.

Yukarıda vurgulandığı üzere, karayolu taşıyıcısının yükleme ve istifleme bakımından nezaret etme yükümlülüğüne ilişkin benimsenen ilke, Yargıtay tarafından denizde eşya taşımalarında da istikrarlı biçimde uygulanmaktadır.

Yukarıda yapılan açıklamalar ışığında somut olay değerlendirildiğinde; dosya içerisinde bulunan 24.09.2007 tarihli ekspertiz raporunda belirtildiği üzere, yükün yerden takozlarla çivilenmesine karşın, dorseinin keskin virajlarda/dönüşlerde havaleli makinelerin sağ yan veya sol yana yatması/devrilmesine karşı üst kısımlarından spanzetle dorse yanlarına sabitlenmesi gerektiği gibi, kaymaya karşı ve sağ yan-sol yan tarafa devrilmesine karşı herhangi bir spanzet bağlantısının bulunmadığı anlaşılmaktadır. Yalnızca bir adet spanzet kullanılarak dorseinin arkasındaki makine harici rulo halinde paletli kağıt yüklerle makinelelerin bulunduğu kısım arasına bir spanzet gerilmiş, ancak bu spanzet ise kopmuştur.

Taşımaya konu yapılan yük, kimyasal madde veya ilaç ve benzeri nitelikte bulunmaması nedeniyle, istiflenmesi veya yüklenmesi özel veya teknik nitelikte bir bilgiyi gerektirmemektedir.

Zira, dosyada bulunan fotoğraflardan da açıkça görüleceği üzere, yüklemenin hatalı yapıldığı çıplak gözle görülebilecek nitelikte olup, bu durumun tespiti uzmanlık gerektiren veya araştırma yapılmasını gerektirecek nitelikte bulunmamaktadır.

Şu durumda, davalı taşıyıcı tacir olup, basiretli şekilde hareket etmek zorunda olduğundan, davacı vekilinin rapora yönelik itirazları dikkate alınıp, davalı taşıyıcının yükleme ve istifleme bakımından nezaret yükümlülüğünü ihlal ettiği ve müterafik kusurlu olduğu kabul edilip, kusur oranları bakımından gerektiğinde ek rapor alınması veya yeniden bilirkişi incelemesi yaptırılması ve sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde hüküm kurulması doğru değildir.

Hal böyle olunca; yerel mahkemece, aynı yöne işaret eden ve Hukuk Genel Kurulunca da benimsenen Özel Daire bozma kararına uyulmak gerekirken, önceki kararda direnilmiş olması usul ve yasaya aykırıdır.

Bu nedenle direnme kararı bozulmalıdır.

SONUÇ: *Davacı vekilinin temyiz itirazlarının kabulü ile, direnme kararının Özel Daire bozma ilamında gösterilen nedenlerden dolayı BOZULMASINA, istek halinde temyiz peşin harcının yatırana geri verilmesine, 13.05.2015 tarihinde yapılan ikinci görüşmede oyçokluğu ile karar verildi.”. (www.kazanci.com) (E.T.:22.11.2023).*

II. OLAYIN ÖZETİ

Dava konusu, akdedilen taşıma sözleşmesi uyarınca İtalya’dan Türkiye’ye taşınan emtianın hasarlı şekilde taşınması sonucu sigorta ettirene ödenen tazminatın davalıdan tahsiline ilişkin taleptir. Davacı dava dilekçesinde, müvekkilinin yapılan hasarlı taşıma sonucu sigorta ettirene tazminat ödemediğini, rücu koşullarının oluştuğunu ve bu sebeple 7.370.00 TL’nin tahsiline karar verilmesini talep ve dava etmiştir. Davalı cevap dilekçesinde, davacının aktif dava ehliyetinin var olmadığını öne sürerek hasarın yükleme ve istifleme hatası olduğunu, müvekkiline kusur izafe edilemeyeceğini ifade ederek davanın reddini istemiştir.

III. MERCİLERİN ÇÖZÜMÜ

1. İlk Derece Mahkemesi Kararı

İlk derece mahkemesi, dava dosyasında yer alan hususlara göre satışın ex-work satış olduğunu, alıcının yaptırmış olduğu sigorta neticesinde davacının tazminat ödediğini ve sigorta ettirenin haklarını davacıya temlik ettiğini, bu sebeple davacının dava hakkı bulunduğunu, hasarın, makinelerin araca sabitlemesindeki yetersizlikten kaynaklandığını, davalının, yükleme ve istiflemeye nezaret etmesi gerektiğini, fakat emtianın 4 parça ve 6 tondan fazla ağırlıkta olduğu da dikkate alındığında yükleme ve istiflemenin taşıyıcının mesleki bilgi ve imkanlarını aştığını, nezaret yükümlülüğünün ihlalinin ise kanıtlanmadığını belirterek CMR m. 17/4-b-c bentleri uyarınca taşıyıcının sorumluluğunun bulunmadığına karar vererek davayı reddetmiştir.

Karar, davacı vekilince temyiz edilmiştir.

2. Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin Kararı

İlgili Daire, sigortalı emtianın İtalya'dan Türkiye'ye taşınırken hasarlandığını, taşımanın CMR hükümlerine tabi olduğunu, CMR m. 17/4-c'nin ise taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıracağını, fakat bu halde dahi taşıyıcının yükleme ve istiflemeye gerekli özeni gösterme ve nezaret etme yükümlülüğü bulunduğunu, bu yükümlülüğünün ihlalinin taşıyıcının kusuruna sebep olduğunu, somut olayda yüklemenin gönderici firma tarafından yapıldığı, dava kapsamında alınan bilirkişi ve ekspertiz raporlarına göre hasarın paletlerin sabitlenememesi sebebiyle oluştuğunun belirtildiği; ani fren neticesinde emtianın paletlerden kurtularak devrildiği, taşıyıcının ise tacir olmak sebebiyle basiretli şekilde hareket etmek zorunda olduğu ifade edilerek taşıyıcının yükleme ve istiflemeye nezaret yükümlülüğünü ihlal ettiği ve kusurlu olduğunun kabulünün gerektiğini, kusur oranı açısından ise ek rapor veya yeni bir bilirkişi raporu alınarak karar verilmesi gerektiğini belirterek kararın bozulmasına karar vermiştir.

3. İlk Derece Mahkemesinin Direnme Kararı

İlk derece mahkemesi, yeniden yapılan yargılama sonunda önceki kararda direnmiştir. Buna göre ilk derece mahkemesi, taşıyıcının yükleme nezaret yükümlülüğünün ve buna ilişkin müterafik kusur

tespitinin teknik bilgi gerektirdiği, taşıyıcının kusurunun tespitinin sadece hukuk bilgisi ile ortaya konamayacağı, bu yüzden tıpkı kusur oranının tespiti gibi bu durumun da özel ve teknik bilgi gerektirdiği; aksi halde kusurun varlığını ya da yokluğunu hâkimin hukuk bilgisi ile belirleyebildiği durumda kusur oranının da belirlenebileceği gerekçelerine dayanmıştır. Direnme kararı süresinde temyiz edilerek dava, Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun önüne gelmiştir.

4. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu Kararı

Yargıtay Hukuk Genel Kurulu, uyuşmazlığın, yükleme ve istiflemeye taşıyıcının nezaret etme yükümlülüğünü ihlal ettiği ve müterafik kusuru olduğuna dair verilen bozma kararındaki kabulün, hakim hukuki bilgisi kapsamında mı çözüleceği yoksa teknik bilirkişinin çözmesi gereken bir olgu mu olduğu; bununla beraber varılacak sonuca göre, tarafların kusur oranlarının belirlenmesi hususunda gerektiğinde bilirkişiden ek rapor alınması veya yeniden bilirkişi incelemesi yaptırılmasının gerekli olup olmadığı noktalarında toplandığını belirtmiştir. Kurul, CMR m. 17/1 uyarınca taşıyıcının sorumluluğu olsa da CMR m. 17/4-b ve c hükümlerince sorumluluktan kurtulabileceğini, fakat bu halde dahi taşıyıcının malın emniyetle taşınması için her türlü önlemi alacağı, yükleme ve istifleme işlemlerine nezaret edeceğini, hatalı ambalajlama, yükleme ve istiflemeye karşı çıkması gerektiğini, bu durumun TMK m. 2 ve eTTK m. 20'nin gereği olduğunu; bu cihetle taşıyıcıdan beklenen davranışı göstermesi ve gönderen ya da alıcıya bildirim yaparak gereken uyarıda bulunması gerektiğini ifade etmiştir.

Bununla beraber Kurul, emtianın niteliğini de dikkate alınarak yükleme ve istiflemenin özel veya teknik bir bilgi gerektirmediğini, dosyada bulunan fotoğraflarda yer aldığı üzere çıplak gözle görülecek nitelikteki hatalı yüklemenin nezaret yükümü ihlali olduğu ve taşıyıcının müterafik kusurlu kabul edilmesi gerektiğini belirtilerek kusur oranlarının belirlenebilmesi için gerektiğinde ek rapor alınması veya yeniden bilirkişi incelemesi yaptırılması ve buna göre sonuca varılması gerektiğini ortaya koyarak direnme kararının usul ve yasaya aykırı olduğuna ve direnme kararının bozulmasına karar vermiştir.

IV. ÇÖZÜLMESİ GEREKEN HUKUKİ PROBLEMLER

TTK genel olarak taşıma sözleşmesine ilişkin bir tanım ihtiva etmemekle birlikte, TTK m. 850/2’de taşıma sözleşmesinin unsurlarını düzenlemektedir. Bu hüküm uyarınca taşıma sözleşmesi, taşıyıcının, ücret karşılığında, eşyayı bir yerden bir yere taşımaya, yolcuyla bir yerden bir yere götürmeyi taahhüt ettiği bir sözleşme olarak tanımlanabilir². Taşıma sözleşmesi, tam iki tarafa borç yükleyen, iradi bir sözleşme olması sebebiyle, şekle bağlı olmaksızın TTK m. 856’ye göre taşıma senedi düzenlenmesi dahi tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanı ile kurulur³.

Karayolu taşımalarında, taşımanın uluslararası nitelik taşıması halinde CMR hükümlerinin uygulanması gündeme gelebilir. CMR m. 1 hükmü dikkate alındığında bir taşıma ilişkisine CMR’nin uygulanabilmesi için taşıma sözleşmesinden kaynaklanan bir borç ilişkisi söz konusu olmalı, taşıma karayolu ile gerçekleştirilmeli ve taşımanın konusu eşya taşımacılığı olmakla beraber taşınacak eşya CMR’nin kapsamı dışında yer almamalı, taşıma bir ücret karşılığı yapılmalı ve yükleme ile teslim yeri en az birinin CMR’ye taraf olduğu iki ayrı ülkede bulunmalıdır⁴. Çalışma konusu olay, İtalya’dan Türkiye’ye taşınacak emtia açısından bu şartları sağladığından CMR hükümleri uyarınca inceleme yapılması gerekmektedir. CMR’de yer almayan hususlar bakımından ise milletlerarası yetki kuralları bağlamında Türk Hukuku’nda yer alan ilgili düzenlemeler⁵ ve Türk doktrini ile içtihatları dikkate alınmalıdır.

² Arslan Kaya, “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme (CMR)’de Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, 56/1-4: 1998, 239; Burak Adıgüzel, *Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç)*, (Ankara: Adalet Yayınevi, 2020), 28.

³ Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, 31-32.

⁴ Ziya Akıncı, *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, (Ankara: Seçkin Yayınevi, 1999), 26-28. Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Ercan Erdem, *CMR Konvansiyonu ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Karayolu Taşıma Hukuku*, (Ankara: Bilge Yayınevi, 2013), 114-138. Bu hususta ayrıntılı bilgi için bkz. Sinan Misili, “Karayolunda uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon (CMR) Uygulama Alanına İlişkin Şartlar ve CMR m. 2 Uygulaması”, *Terazi Hukuk Dergisi*, 14/151, 2019, 545-555; Murat Uslu, “Ara Taşıyıcıların, Asıl Taşıyıcıya Karşı Gecikmeden Doğan Sorumluluklarının CMR Hükümleri Çerçevesinde Kapsamı ve Sınırları”, *Terazi Hukuk Dergisi*, 2/15: 2007, 35.

⁵ Kaya, “CMR”, 249. Örneğin İstanbul BAM 16. HD., 09.10.2020 tarihli, 2017/5619 E., 2020/1658 K. sayılı ilamında, eşyanın gümrükten geçişinde gönderenin evraklarda yapmış olduğu hata neticesine eşyanın göndericiye iade edildiği olayda CMR yerine TTK hükümlerinin uygulanması gerektiğini ifade etmiştir (bkz. Osman

A. CMR Hükümlerince Taşıyıcının Sorumluluğu ve Özel Sorumluluktan Kurtulma Halleri

Taşıma sözleşmesinde esas konu eşyanın taşınması işi olmakla beraber sözleşmenin belirleyici ve ayırt edici özelliklerinden biri de eşyanın, taşıyıcı tarafından belirli süre için muhafazası yükümlülüğüdür⁶. CMR’de taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin temel prensip CMR m. 17/1’de “*Taşımacı, yükü teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybından ve doğacak hasardan sorumludur.*” şeklinde düzenlenmiştir⁷. Bu anlamda taşıyıcının sorumluluğu, teslim ve tesellüme yani fiili hakimiyete dayanır⁸. Böylece taşıyıcının özen yükümlülüğü, henüz taşıma fiilen başlamasa dahi eşyanın teslim alındığı andan itibaren başlar ve eşyanın teslimi ile son bulur⁹. Doktrinde hükmün taşıyıcının sorumluluğunu kusur sorumluluğu minvalinde düzenlediği, fakat ispat yükü yönünden genel prensiplere bir istisna getirilerek taşıyıcının kusurlu olduğu karine olarak kabul edildiği belirtilmektedir¹⁰. Bununla birlikte bizim de katıldığımız bir diğer görüşe göre, CMR m. 17/1’e uyarınca taşıyıcının eşyayı taşınmak üzere teslim almasından teslim etmesine kadarki sürede eşyada meydana gelecek zararlardan sorumlu olduğu dikkate alındığında, taşıyıcının sorumluluğunun kusursuz sorumluluk niteliğinde karine olarak kabul edildiği fakat aynı düzenlemenin 2. ve 4. fıkraları ile taşıyıcıya bu sorumluluktan kurtulma imkanı verilmesiyle bu sorumluluğun yumuşatıldığı söylenebilir¹¹.

CMR m. 17/1 dikkate alındığında taşıyıcının sorumluluğunun eşyanın kısmen veya tamamen kaybı ve hasarı ile sınırlı olduğu görülür. CMR hükümleri dikkate alındığında Türk Hukukunda zıya olarak ifade edilen durumlar için kayıp teriminin kullanıldığı görülmektedir¹².

Uyaroğlu, “CMR’ye Göre Taşıyıcının Eşyanın Kaybı ve Hasarından Doğan Zararlardan Sorumluluğu”, *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, 51: (2022), 538, dp. 16.

⁶ Kaya, “CMR”, 239.

⁷ Akıncı, *Eşya Taşımacılığı ve CMR*, 87; Alihan Aydın, *CMR’ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, (İstanbul, Beta Yayınları, 2002), 34.

⁸ Hakan Karan, *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi*, (Ankara: Turhan Kitabevi, 2011), 295.

⁹ Erdem, *Taşıma Hukuku*, 201.

¹⁰ Akıncı, *Eşya Taşımacılığı ve CMR*, 87.

¹¹ Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, 161-162.

¹² Kaya, “CMR”, 239; Erdem, *Taşıma Hukuku*, 198-199.

Zıya, nedeni önemli olmaksızın taşıyıcının, eşyayı gönderilene teslim edemeyecek durumda olmasını ifade eder ve genel anlamda eşyadan istifade imkanını ortadan kaldırır¹³. Zıya halinin eşyanın tamamında meydana gelmesi tam zıya, bir kısmında meydana gelmesi ise kısmi zıya halini oluşturur. Hasar ise eşyanın, teslim alındığı biçim, miktar ve durumda teslim edilememesi ve taşınan eşyada iktisadi değer düşmesine sebep olan maddi kötüleştirmedir¹⁴. Hasar da benzer şekilde eşyanın tamamında olabileceği gibi bir kısmında da gerçekleşebilir¹⁵.

Bununla birlikte CMR m. 20 uyarınca taraflar eşyanın teslimi için tarih kararlaştırdı ise bu tarihin sonra ermesini izleyen 30 gün içinde veya tarih kararlaştırılmamış ise taşıyıcının eşyayı teslim almasından sonra 60 gün içinde teslim edilmemesi, eşyanın kaybolduğuna kesin kanıt oluşturur ve bunun üzerine hak sahibi eşyayı kaybolmuş varsayarak haklarını kullanabilir. Eşyanın taşıyıcı tarafından geçici olarak teslim edilememesi halinde ise zıya karanesi gündeme gelmez¹⁶. Ayrıca bu sürelerin geçtiği fakat gönderilenin kendi rızasıyla eşyayı teslim almayı kabul ettiği durumlarda da zıya söz konusu olmadığı için bu karine uygulanmaz ve gecikmeye ilişkin hükümler uygulanır¹⁷.

CMR m. 17/1 taşıyıcının sorumluluğunu bu şekilde düzenlemekle beraber aynı maddenin 2. fıkrası, taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebepleri düzenlemiştir. Hükme göre zarar, istek sahibinin¹⁸ hatası veya ihmalden, taşıyıcının hatası olmaksızın istek sahibinin verdiği talimattan, eşyaya has bir kusurdan veya taşıyıcının önleyemeyeceği durumlardan ileri gelmesi halinde, taşıyıcı, meydana gelen zarardan sorumlu tutulamaz. Sorumluluktan kurtul-

¹³ Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, 148.

¹⁴ Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, 150-151.

¹⁵ Erdem, *Taşıma Hukuku*, 209.

¹⁶ Erdem, *Taşıma Hukuku*, 203.

¹⁷ Uslu, "CMR", 36.

¹⁸ Hükümde istek sahibi olarak nitelendirilen kişi gönderen ve gönderilen olarak ifade edilebilir; ayrıca bu kişilerin yardımcılarının kusurları da taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarabilmektedir (bkz. Sümeyye Akburak, "Taşıyıcının Sorumluluğu Alanında CMR'nin 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na İktibas", (İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2011, 101. Benzer şekilde Kaya, hükmün devamında yer alan taşıyıcıya emir ve talimat vermeye yetkili kişilerin aktif dava ehliyeti olan gönderen ve gönderilen olduğunu ifade etmektedir (bkz. Kaya, "CMR", 251, dp. 66).

mak isteyen taşıyıcı, en yüksek özeni gösterdiğini ve kaçınmayacağı veya sonuçlarını önleyemeyeceği bir olayın gerçekleştiğini ispat etmelidir¹⁹. Böylece sorumluluktan kurtulmak için taşıyıcı genel ispat kurallarına göre ispat faaliyeti gerçekleştirir. Hükümde yer alan diğer sorumluluktan kurtulma halleri de aynı şekildedir. Hüküm CMR m. 17/1 'in aksine açıkça kayıp, hasar ve gecikmeden bahsettiği için taşıyıcının zıya ve hasarın yanında gecikmeden de sorumlu olacağı, gecikme bakımından çeviri hatasının bu duruma sebebiyet verdiği belirtilmektedir²⁰. Doktrinde taşıyıcının gecikme zararlarından sorumluluğunun doğabilmesi için kararlaştırılan ya da mutata olan taşıma süresinin geçirilmiş olmasının yeterli olduğu, gecikmenin CMR m. 3 uyarınca taşıyıcının ya da yardımcılarının kusuru ile gerçekleşmesi gerekmediği ifade edilmektedir²¹. Bu açıdan CMR m. 17/2'de açıkça düzenlendiği üzere gecikme bakımından da taşıyıcı bu hükümde yer alan hususları ispat ile sorumluluktan kurtulur²².

Bununla birlikte aynı maddenin 4. fıkrasında ise taşıyıcının sorumluluktan kurtulması açısından özel sebepler düzenlenmiştir ve bu halde mevcut durumun varlığı ve zarar ile arasındaki illiyet bağı değil, zararın, hükümde yer alan hallerden bir veya birkaçının varlığı sebebiyle meydana geldiğini ispat etmek yeterlidir²³. Böyle bir halde davacı, taşıyıcının dayandığı özel riskin gerçekleşmediğini ortaya koymalıdır; fakat bu halde dahi taşıyıcı CMR m. 17/2'den yararlanma hakkını haizdir²⁴.

¹⁹ Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, 163. Her ne kadar hükümde taşıyıcının en yüksek özeni göstermesi gerektiği açıkça ifade edilmese de Alman Federal Mahkemesince bu hükmün mücbir sebebi değil, önlenemez olayı kapsadığını, taşıyıcının sorumluluktan kurtulmak için tedbirli bir taşıyıcının göstereceği özenin yeterli olmayacağı ve olayın şartlarına göre taşıyıcıdan beklenecek en yüksek özeni göstermesi gerektiği kabul edilmiş; bu durum diğer ülke mahkemelerince de kabul görmüştür (bkz. Doğuş Taylan Türkel, "Taşıyıcının En Yüksek Özeni Üzerine Bir İnceleme (TTK m. 876)", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 22/1: 2020, 258-260). Türk hukukunda Yargıtay'ın bunun aksine tutumda olduğu ve buna ilişkin verdiği kararlar için ayrıca bkz. Türkel, "En Yüksek Özen", 261-263.

²⁰ Erdem, *Taşıma Hukuku*, 213.

²¹ Kaya, "CMR", 240, dp. 7.

²² Kaya, "CMR", 263; Elif Akıncı, "CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulma Halleri (Genel Sebepler)", *Konya Barosu Dergisi*, 1/2: 2017, 14.

²³ Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, 175.

²⁴ Akıncı, *Eşya Taşımacılığı ve CMR*, 96.

B. Taşıyıcının Nezaret Yükümlülüğü

CMR m. 17/1, taşıyıcının eşyayı teslim aldığı andan itibaren meydana gelecek ziya ve hasardan taşıyıcıyı sorumlu tuttuğu için taşıyıcı tarafından taşıma başlamadan önce birtakım yükümlülüklerin yerine getirilmesi gerekmektedir²⁵. CMR m. 8, taşıyıcıya, eşyayı teslim aldığı sırada birtakım hususları kontrol yükümlülüğü yüklemiştir; fakat bu kontrol yükümlülüğü ve kapsamı doktrinde tartışmalıdır²⁶. Bu hükme göre taşıyıcı, eşyayı teslim aldığı sırada, parça sayısı ve bunlar üzerinde yer alan marka ve numaraların sevk mektubundaki beyanlarla olan doğruluğu, eşyanın ve bunların görünüşteki durumunu kontrol eder. Taşıyıcının bunları kontrol etme imkanı olmadığı hallerde ise itiraz kayıtlarını sevk mektubuna yazması ve bunların geçerli nedenlerini belirtmesi beklenir.

Bunula beraber CMR m. 17/4-c hükmü, eşyanın, “gönderici, alıcı veya bunlar adına hareket eden kişiler tarafından alınması, taşınması, yüklenmesi, yığılması veya boşaltılması,” halini taşıyıcının sorumluluktan kurtulması açısından özel risk olarak kabul etmiş ve bu halde taşıyıcının zarardan sorumlu olmayacağını düzenlemiştir.

CMR hükümleri incelendiğinde, taşıma sözleşmesinde yükleme ve boşaltmanın kim tarafından yapılması gerektiğine dair hüküm bulunmadığı görülür²⁷. Bu sebeple taraflar, taşıma sözleşmesinde, söz-

²⁵ Akıncı, *Eşya Taşımacılığı ve CMR*, 57.

²⁶ Eşyanın kontrol yükümü ve buna ilişkin tartışmalar için bkz. Akıncı, *Eşya Taşımacılığı ve CMR*, 57-59.

²⁷ Yükleme ve istifleme yükümlülüğünün kim tarafından gerçekleştirileceğinin belirlenmesi açısından somut olayın özelliklerinin dikkate alınması gerektiği yönünde bkz. Kaya, “CMR”, 257. Örneğin, uçak, prefabrik ev, tank gibi ağırlık ve hacim bakımından normal sayılacak gabari sınırının üzerinde kalan ağır taşımalarda özel yükleme ve boşaltma tedbirleri ile özel ekipmanlar vasıtasıyla bu işlemlerin yapılacağından, bu taşımalarda yükleme ve boşaltmadan taşıyıcı sorumlu tutulmuş ve bunun derece en yüksek özeni gösterme yükümlülüğü ile açıklanmıştır (bkz. Türkel, “En Yüksek Özen”, 285). Benzer şekilde parsiyel taşımalarda da taşıyıcının birden çok parçayı bir araya getirmesi ve deposunda toplaması yüklemeyi de kendisinin yapacağını göstermekte, tarafların zımnen yüklemeyi taşıyıcının yapacağı konusunda anlaşmalarını göstermektedir (bkz. Aydın, *CMR*, 38). Doktrinde CMR açısından yükleme ve boşaltmanın taşıyıcının borcu olduğunu düşünen yazarlar olmakla birlikte (bkz. Murat Uslu, *CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2010), 63) aksini düşünen yazarlar da vardır (bkz. Aydın, *CMR*, 38; Adıgüzel, *Ziya ve Hasar*, 49); Erdem ise ulusal mevzuatın uygulanacağını savunmaktadır (bkz. Erdem, *Taşıma Hukuku*,

leşme serbestisi uyarınca yükleme ve boşaltmanın kim tarafından yapılacağına ilişkin bir düzenleme yapabilir. Böylece tarafların yükleme ve boşaltmayı, gönderici, alıcı veya bunlar adına hareket eden kimselerce yapılmasına karar verebilecekleri, bu durumda ise CMR m. 17/4-c hükmü uyarınca, meydana gelecek zararlardan taşıyıcının sorumlu olmayacağı söylenebilir.

Bununla birlikte yükleme kavramından ne anlaşılması gerektiğinin de ifade edilmesi gerekir. Yükleme dar anlamda eşyanın, araca konulması anlamına gelmekte iken geniş anlamda ise eşyanın araca konulmasını, uygun bir biçimde istiflenmesini, gerekli hallerde bağlanmasını ve sabitlenmesini barındırır²⁸. Bu açıdan yüklemeyi yapacak gönderen, eşyanın araca konulması ve diğer faaliyetleri gerçekleştirir. Böyle bir halin varlığında dahi taşıyıcının eşyayı kontrol yükümünden bahsedilebilir fakat artık buradaki kontrol yükümü, yüklemeye nezaret etme yükümüne dönüşür. Zira yükleme ve istifleme taşıyıcı tarafından yapılmasa dahi taşıyıcının basiretli bir işadamı gibi hareket etme yükümlülüğü devam etmektedir²⁹. Bu açıdan CMR, taşıyıcının nezaret etme yükümlülüğünü açıkça düzenlemese de doktrinde CMR m. 8/1 uyarınca taşıyıcının nezaret etme yükümlülüğünün varlığı kabul edilmektedir³⁰. Yargıtay da incelemede yer alan kararlarda görüldüğü üzere taşıyıcının bu halde dahi nezaret etme yükümlülüğünün varlığını kabul etmektedir.

1. Nezaret Yükümlülüğünün Sınırları

Her ne kadar CMR, nezaret yükümlülüğünden bahsetmese de yukarıda izah edildiği üzere taşıyıcı yükleme ve boşaltmanın kendi üzerinde olmadığı durumlarda bu yükümlülüğü yerine getirecektir. Fakat nezaret yükümlülüğüne ilişkin açık bir düzenleme olmaması nezaret yükümlülüğünün sınırlarının ortaya konmasını gerektirmektedir. Buna ilişkin sınırlamalar aşağıda evvela CMR düzenlemesi ekseninde sonrasında TTK m. 863 çerçevesinde değerlendirilecektir.

227). TTK'da yer alan yükleme yükümlülüğünün dağılımı için ayrıca bkz. Özel, *Gönderenin Sorumluluğu*, 178-179.

28) Türkel, "En Yüksek Özen", 303. Benzer şekilde yüklemenin istiflemeyi de kapsadığı yönünde bkz. Burak Adıgüzel, *Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*, (Ankara: Adalet Yayınevi, 2012), 173; Özel, *Gönderenin Sorumluluğu*, 177-178. Tanımlar için ayrıca bkz. Aydın, *CMR*, 81.

29) Akıncı, *Eşya Taşımacılığı ve CMR*, 111.

30) Erdem, *Taşıma Hukuku*, 320.

Taşıyıcının nezaret etme yükümlülüğü CMR m. 8/1 üzerinden temellendirildiğinden CMR m. 8/1 uyarınca taşıma senedine konulacak olan bir kayıt taşıyıcının nezaret yükümlülüğünden dolayı doğacak olan sorumluluğunu bertaraf eder³¹. Ancak böyle bir kayıt konmaksızın taşıyıcının eşyayı teslim alması ve yolculuğa bu şekilde başlaması eşyanın tam ve sağlam alındığına karine teşkil edeceğinden aksini ispat taşıyıcı üzerine düşmektedir³².

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, bir kararında taşıyıcının yüklemeye nezaret etmesi gerektiğini, yüklemenin yol koşullarına uygun yapıp yapılmadığını denetlemekle yükümlü olduğunu belirtmiştir³³. Bu açıdan yükleme ve boşaltma taşıyıcı tarafından yapılmasa dahi yolculuk sırasında ek yükleme yapılması halinde eşyanın taşıttan düşmesini engellemek üzere gerekli önlemleri almak ya da daha önceden yüklenmiş eşyaların zarar görmesini önlemek için gerekli özeni göstermek taşıyıcının CMR m. 8/1’de yer alan eşyayı kontrol etme borcunun bir sonucudur³⁴.

Taşıyıcının sevk mektubuna çekince koymadığı durumlarda ise taşıyıcının yükleme ve istiflemeye nezaret etme yükümlülüğünün sınırları açısından somut olayın özelliklerine göre taşıyıcının nezaret etme yükümlülüğünü yerine getirip getirmediğinin belirlenmesi gerekmektedir. CMR’ye taraf bazı devletlerin yargı mercileri, taşıyıcının yükleme ile ilgili sorumluluğunun eşyanın, taşıtın seyir güvenliğini bozup bozmadığını incelemekten ibaret olduğu, yükleme ve istif konusunda endişelerin dile getirilmesinin yeterli olduğu, taşıyıcının, gönderenin yükleme ve istiflemesini kontrol etme yükümlülüğü olmadığı şeklinde kararlar vermiştir³⁵. Bu açıdan mahkemelerin vermiş

³¹ Erdem, *Taşıma Hukuku*, 320.

³² Erdem, *Taşıma Hukuku*, 321.

³³ Karar için bkz. Akıncı, *Eşya Taşımacılığı ve CMR*, 111.

³⁴ Akıncı, *Eşya Taşımacılığı ve CMR*, 109. CMR m. 8/1 de yer alan kontrol eşyanın tesellüm ederken yapılması gerektiğinden, yüklemenin gönderen tarafından yapıldığı hallerde eşyanın tesellümü yükleme işlemlerinden sonra gerçekleşeceğinden aslında taşıyıcının kontrol yükümlülüğü taşıtta icra edilir (bkz. Karan, *CMR Şerhi*, 170). Bu açıdan kanaatimizce taşıyıcının yükleme sırasında yüklemeye refakat etmesi gerekmemektedir. Yükleme işlemi bittikten sonra tesellümden bahsedileceği için taşıyıcının yükleme hatalarına ilişkin koyacağı çekince de tesellümden sonra yapılacaktır.

³⁵ Kararlar için bkz. Akıncı, *Eşya Taşımacılığı ve CMR*, 109-110.

olduğu kararlar taşıyıcının nezaret etme yükümlüğünün sınırlarını çizmek açısından dikkat çekidir.

Türk hukuku bakımından ise Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, vermiş olduğu bir kararında gönderenin, taşınacak eşyanın istifini üstlenmesi ve bu istifi yanlış yapması halinde CMR m. 17/4-c hükmünce taşıyıcının tazminatla sorumlu tutulması düşünülemezse de yükleme ve istif hatasının, ayrıca bir araştırmaya gerek olmaksızın kolaylıkla fark edilebildiği durumlarda, taşıyıcının durumu gönderene bildirerek onu uyarmasının TMK m. 2 hükmünce dürüstlük ilkesinin bir gereği olduğu, bu sebeple TBK m. 44 uyarınca zararın taşıyıcı ve gönderen arasında paylaşılması gerektiği belirtilmiştir³⁶. Daire, başka bir kararında ise benzer şekilde CMR m. 17/4- b ve c'nin söz konusu olduğu bir taşımada, eşyanın sağlıklı bir şekilde taşınabilmesi için taşıyıcının yükleme ve istiflemeyi gözetmesi, hatalı bir yüklemenin varlığı halinde buna karşı çıkması ve eşyanın güvenli taşınabilmesi için gereken her türlü tedbiri alması gerektiğini belirterek hasarın paletlerin sağlamlaştırılmaması nedeniyle meydana geldiğini, davalı taşıyıcının ise basiretli bir taşıyıcıdan beklenen davranışta bulunmadığı, bu sebeple müterafik kusurlu olduğuna karar verilmiştir³⁷.

Her iki karar da gösteriyor ki Yargıtay, her ne kadar yükleme ve istifleme yükümü gönderene ait olsa da taşıyıcının yükleme ve istif hatalarının söz konusu olduğu hallerde birtakım yükümlülükleri olduğuna kanaat getirmektedir. Nezaret etme yükümlülüğü bağlamında değerlendirilen bu yükümlülüklerin sınırı konusunda da görüldüğü üzere farklı kararlar verilmiştir. Aynı daire, bir olayda taşıyıcın gözle görülen istif hatasının TMK m. 2 uyarınca bildirilmesi ve gönderenin uyarmasını ararken bir diğer kararda yüklemeye karşı çıkmasını ve buna uygun her türlü tedbiri almasını gerekli görmektedir. Fakat kanaatimizce taşıyıcının her türlü tedbiri alması, CMR m. 17/4-c hilafına

³⁶ Yargıtay 11. HD. 20.10.2003 T., 2003/6234 E., 2003/9575 K. (bkz. Erdem, *Taşıma Hukuku*, 200-201). Yargıtay 11. HD. 26.10.2005 T., 2004/12682 E., 2005/318 K. sayılı ilamında da benzer şekilde taşıyıcının gönderilene uyarmasını yeterli bulmuştur (bkz. Erdem, *Taşıma Hukuku*, 318-319).

³⁷ Yargıtay 11. HD. 11.11.2002 T., 2002/5585 E., 2002/10202 K. (bkz. Erdem, *Taşıma Hukuku*, 311). Yargıtay 11. HD. 22.01.2001 T., 2000/9445 E., 2001/252 K. sayılı ilamında da aynı şekilde taşıyıcının her türlü tedbiri alması gerektiği ifade edilmiştir. (bkz. Erdem, *Taşıma Hukuku*, 314-315).

bir düzenlemedir. Bu şekilde bir tedbir alma yükümü, gönderenin yükleme ve istif hatasından kaynaklı sorumluluğu daraltmakta; onun yerine bundan kaynaklı sorumluluğu taşıyıcıya yüklemektedir. Bu ise taşıyıcının sorumluluğunu yorum yoluyla genişletmek anlamına gelecektir. Zira böyle bir durumda taşıyıcının bilgisi olmasa dahi araç sürücüsünün alacağı fiziki bir tedbir, yükleme ve istifleme işlemlerine iştiraki niteliğinde sayılabilir ve onun yükleme ve istife dahil olması sonucunu doğurur; bu hal ise taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına engel olur³⁸.

Bu açıdan taşıyıcının nezaret yükümlülüğünü gördüğü eksikler hususunda göndereni ikaz etmesi ve sevk mektubuna koyacağı kayıt ile bu hususu ortaya koyması veya benzer bir şekilde durumu bildirdiğini ortaya koyması nezaret yükümlülüğünün yerine getirilmesi için yeterli kabul edilmelidir³⁹. Taşıyıcının açık bir yükleme hatasının var olduğu hallerde taşımaya başlaması ise bu yükümlülüğünün ihlaline sebep olmaktadır⁴⁰. Bunun haricinde bir yükümlülüğünün taşıyıcıya yüklenmesi ise taşıyıcının uzmanlık alanı dışında, bir yükümlü yüklenmesi anlamına gelir⁴¹. Sevk mektubuna konacak kayıt söz konusu itiraz ve çekincelerin kanıtlanması için gereklidir; sözlü uyarıda bulunma delil olarak kabul edilmeyeceğinden taşıyıcı gerekli uyarılarda bulunduğunu ancak bu şekilde ispat edebilir⁴².

2. Taşıma ve İşletme Güvenliği

CMR'de tanımlanmamakla birlikte taşıma ve işletme güvenliği kavramları, Türk hukuku açısından taşıyıcının yükleme ve istiflemekten nezaret yükümlülüğü sebebiyle doğacak sorumluluğun sınırlandırılmasında irdelenmesi gereken kavramlardır. Taşıma ve işletme güvenliği kavramları 6102 sayılı TTK ile hüküm altına alınmış olsa da doktrinde bu Kanunun kabulünden önce de taşıyıcının nezaret yükümlülüğü çerçevesinde benzer kavramlardan yararlanılmıştır.

³⁸ Adıgüzel, *Zıya ve Hasar*, 176.

³⁹ Kaya, "CMR", 258.

⁴⁰ Kaya, "CMR", 258.

⁴¹ Türkel, "En Yüksek Özen", 304. Taşıyıcının işletme güvenliğini sağlamakla yükümlü tutulması ise genel olarak işletme güvenliğine ilişkin hususlarda taşıyıcının, gönderene nazaran daha bilgili olmasıdır (bkz. Oyal, "İşletme Güvenliği", 1283).

⁴² Adıgüzel, *Zıya ve Hasar*, 192.

Buna göre doktrinde, taşıyıcının, aracın işletme gerekleri bakımından yükleme ve istiflemeyi kontrol edeceği, onun dışında yükleme ve istiflemenin eşyanın taşınmasında eşyanın zararına sebep olup olmayacağını kontrol etmesi gerekmediği belirtilmektedir⁴³. Örneğin, taşıyıcının nezaret yükümlülüğü kapsamında, istifleme hatası sebebiyle aracın devrilmesi halinde, eşyanın uğrayacağı zarar sebebiyle taşıyıcının müterafik kusuru gündeme gelebilecektir⁴⁴. Böylece bu görüşe göre, aracın devrilmesinin işletme gereklerine aykırılık neticesinde meydana gelmesini taşıyıcının sorumluluğuna sebep olan bir olgu olarak yorumlanmaktadır. Benzer şekilde doktrinde, yükleme ve istiflemenin taşıyıcı tarafından yapılmadığı durumlarda gönderenin eşyanın, taşıma güvenliğine uygun bir biçimde yüklenmesi konusunda özen göstermek zorunda olduğu ifade edilmektedir⁴⁵. Buna göre eşyanın taşıma güvenliğine uygun biçimde yüklenip yüklenmediğinin tespiti ise teknik bir konudur ve tespitinde taşıma sektöründe uygulanan mühendislik biliminin ortaya koyduğu kurallar dikkate alınır⁴⁶. Benzer şekilde doktrinde yükleme ve istifleme işinin teknik bir iş olduğu, dolayısıyla uzmanlık gerektirdiği ve bu sebeple taşıyıcının nezaret yükümlülüğünün çok geniş düşünülmemesi gerektiği ifade edilmektedir⁴⁷. Tüm bunlar dikkate alındığında ise taşıyıcının, yüklemenin, taşınan eşyaya zarar verecek nitelikte olup olmadığını denetleme yükümlülüğü olmadığını söylemek mümkündür⁴⁸.

⁴³ Sabih Arkan, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, (Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1982), 122-124.

⁴⁴ Arkan, *Sorumluluk*, 122-123.

⁴⁵ Türkel, "En Yüksek Özen", 303-304. Eşyanın paketlenmesi, yüklenmesi ve istiflenmesi konusunda en iyi bilgi sahibinin gönderen olduğu, taşıyıcının yükleme ve istiflemenin sorumlu tutulmasının hayatın olağan akışına aykırı olduğu yönündeki görüşler 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, 782; Süleyman Kıran, *Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşınması*, (Ankara: Adalet Yayınevi, 2015) 64; Oyal, "İşletme Güvenliği", 1265. Yargıtay 11. HD. 23.05.2022 T, 2020/8446 E. ve 2022/3933 K. sayılı ilamında, yurt dışından ithal edilen ilaçların hastaneye satışı neticesinde yapılacak olan taşımada soğuk zincirle yapılmayan taşımada meydana gelen zararlar bakımından TTK m. 863/1 uyarınca değerlendirme yaparak davanın kabulü yönünde değerlendirme yapmıştır.

⁴⁶ Türkel, "En Yüksek Özen", 304.

⁴⁷ Aksoy Yavaş, *Karayolunda Konteyner İle Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)*, (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016), 44-45.

⁴⁸ Kaya, "CMR", 258; Türkel, "En Yüksek Özen", 304.

6102 sayılı Kanunda, 6762 sayılı Kanun'un aksine, yükleme ve boşaltmadan kaynaklanacak sorumluluk açıkça düzenlenmiştir⁴⁹. TTK m. 863/1 hükmü, yükleme ve boşaltmayı, kanunda yer alan durumlar hariç olmak üzere gönderene ait bir yükümlülük olarak düzenlemiş ve gönderenin bu görevini taşıma güvenliğine uygun bir biçimde yapması gerektiğini belirtmiştir⁵⁰. Bununla birlikte aynı fıkranın ikinci cümlesi ise taşıyıcının, yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla yükümlü olduğunu belirtmektedir. Bu açıdan taşıyıcının yükümlülüğü yükleme ve boşaltmanın işletme güvenliğine uygunluğunu sağlamaktır. Hüküm gerekçesinde taşıyıcının denetleme yükümü olduğu belirtilse de bu ifade oldukça muğlaktır. Denetlemeden ne kast edildiği ya da taşıyıcının neyi denetleyeceği ifade edilmemiştir. Fakat açıkça taşıma ve işletme güvenliği ayrımı yapılarak yükleme ve boşaltmada sorumluluğun çerçevesinin ayrılması ve böylece taşıyıcının nezaret etme yükümlülüğünün bir Kanun hükmü ile belirlenebilir olması en azından nezaret yükümlülüğünün sınırlarını çizmek açısından faydalı bir nitelik arz etmektedir.

TTK m. 863/1.c.2, gönderenin taşıma güvenliği yanında taşıyanın da ayrıca yüklemenin işletme güvenliğine uygun hareket etmesini

⁴⁹ Hüküm gerekçesinde bu hükümün esin kaynağının CMR m. 17/4-c ve Alman Ticaret Kanunu'nun 412. Paragrafı olduğu ifade edilmektedir.

⁵⁰ Gönderenin taşıma güvenliğine uygun hareket edip etmediğinin tespitine ilişkin kanunda hüküm bulunmamasıyla beraber doktrinde, normal bir taşıma sırasında meydana gelebilecek şok ve sarsıntılara, ani frenler gibi eşyanın hareket etmesi, devrilmesine, düşmesine sebep olacak durumlara karşı önlem alması olarak ifade edilmiştir. (bkz. Bilal Özel, *Türk Ticaret Kanunu Çerçevesinde Karayolu İle Eşya Taşımalarında Gönderenin Sorumluluğu*, (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021), 185). Bu açıdan yüklenen eşyanın, normal şartlarda, araçtan kaymayacak, düşmeyecek, özellikle hareket halinde iken kavislerde merkezkaç kuvveti ile veya sürüş anındaki devinimle hareket edip aracın dengesini bozmayacak, diğer taşıyan eşyalara zarar vermeyecek şekilde araca konması, istiflenmesi ve sabitlenmesi gerekmektedir (bkz. Oyal, "İşletme Güvenliği", 1272). Bununla birlikte taşıyıcının buradaki sorumluluğu ise eşyanın gönderen tarafından taşıma güvenliğine uygun şekilde yüklenebilmesi için taşıma aracını yüklemenin yapılacağı yere getirmek taşıma esnasında aracın kaymaması için gerekli önlemler alınmak, gerekli ise aracın tekerleklerinin altına takoz koymak ve kaymasını veya hareket etmesini engellenmek olarak ifade edilebilir (bkz. Ahmet Batuhan Oyal, "Taşıyıcının Yüklemenin İşletme Güvenliğine Uygun Olarak Yapılmasını Sağlama Yükümlülüğü", *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 12/2: 2022, 1278. Taşıma güvenliğinin esasen dürüstlük ilkesinin bir görünümü olduğu; böyle bir düzenlemeye yer verilmesi dahi aynı hususun TMK m. 2 ile gündeme geleceği yönünde bkz. Kiran, *Tehlikeli Eşya*, 64.

gerektirmektedir. Yani bu hükme göre yükleme ve boşaltmanın gönderenin sorumluluğunda olduğu hallerde dahi hem gönderen hem taşıyıcı bu işlemlerin yapılması konusunda yükümlendirilmiştir. Her ne kadar gönderen yükleme ve istiflemeye taşıma güvenliğine uygun hareket etmek zorundaysa da bu aşamada dahi taşıyıcının gönderenin bu yükümlülüğünü yerine getirmesi için yapması gereken işlemler vardır⁵¹. Bunlardan ilki, gönderenin eşyayı taşıma güvenliğine uygun şekilde yükleyebilmesi için taşımada kullanılacak uygun ve yeterli kapasitedeki aracın, taşıyıcı tarafından yüklemenin yapılacağı yere kadar getirilmesidir⁵². Ayrıca taşıyıcı, yükleme ve istifleme faaliyetleri sırasında aracın kaymaması için gerekli önlemleri almalı, örneğin takoz marifetiyle tekerlerin hareket etmesini engellemeli, gönderenin veya adamlarının yüklemeyi gerçekleştirebilmesi için aracı uygun park haline getirmelidir⁵³. Taşıyıcının bunların aksine yapacağı bir davranış taşıyıcının nezaret yükümlülüğü çerçevesinde sorumluluğunu doğuracaktır. Fakat bunlar işletme güvenliği ile ilgili yükümlülükler olmayıp yüklemenin gerçekleştirilebilmesi için gereken hazırlık hareketleridir. Gönderenin, taşıyıcının buna aykırı hareket ettiği durumlarda taşıyıcıdan taşıma güvenliğini destekleyici hareketlerde bulunmasını talep etme; aksi halde yükleme ve istiflemeyi gerçekleştirmeme imkanı vardır. Örneğin, taşıyıcının getirdiği aracın kapasitesinin eşyanın tamamını taşımayacağına açıkça anlaşılması durumunda gönderen, taşıyıcının uygun araç temin etmesini isteyebilir; aksi halde yüklemeye başlamayabilir. Benzer şekilde taşıyıcının yükleme alanına ters bir şekilde aracı park ederek yüklemeyi imkansız kıldığı bir durumda gönderen, aracın yönünün değiştirilmesini talep edebilir.

Bununla birlikte taşıyıcının sorumluluğu açısından işletme güvenliğinin ne anlama geldiğini belirlemek gerekir. İşletme güvenliği, eşyanın idari nitelikteki trafik ve taşıma kurallarına uygun bir biçimde taşınmasını ifade etmektedir⁵⁴. Taşıma aracının özellikle taşımanın

⁵¹ TTK m. 863/1.c.2'de taşıyıcının yükümlülüğü, "ayrıca" işletme güvenliğine uygunluğu sağlama şeklinde ifade edildiğinden taşıyıcının işletme güvenliği dışında da birtakım yükümlülüklerinden bahsetmek mümkündür. Doktrinde TTK'nın bu şekilde düzenlenmesi eleştirilerek bu hükmün aslında "sadece" şeklinde değiştirilmesi gerektiği ifade edilmiştir (bkz. (Mertol Can, *Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları*, (Ankara: İmaj Yayınevi, 2017, 41).

⁵² Oyal, "İşletme Güvenliği", 1278.

⁵³ Oyal, "İşletme Güvenliği", 1278.

⁵⁴ Türkel, "En Yüksek Özen", 305.

yapılacağı güzergah üzerindeki trafikte ortaya çıkabilecek durumların üstesinden gelebilecek şekilde yüklendiği hallerde aracın işletme güvenliğine uygun olduğu söylenebilir⁵⁵. Taşımanın işletme güvenliğine uygunluğundan bahsedebilmek için taşımanın, idari nitelikteki taşıma ve trafik kurallarına uygun bir şekilde yapılması ve bununla birlikte yükleme sonrasında aracın, olağan trafik akışı içerisinde, taşınan eşyaya ve trafikteki diğer araçlara zarar vermeksizin, taşımanın gerektirdiği her türlü manevrayı yapabilecek durumda olması, aracın fren yapma yeteneğinde eksilmeye sebep olmaması gerekmektedir⁵⁶. Doktrinde, işletme güvenliği açısından taşıyıcının, eşyanın, seyir halinde iken aracın stabilitesini bozmayacak şekilde yerleştirilmesi, istiflenmesi ve sabitlenmesini sağlamakla yükümlü olduğu, aracın yapacağı ani manevralar ve fren neticesinde eşyanın yola düşmeyecek, dökülmeyecek, araçtan sarkmayacak, aracın devrilmesine sebep olmayacak şekilde yüklendiğinden emin olması gerektiği ifade edilse⁵⁷ de taşıyıcının bu şekilde bir denetim yapması kanaatimizce CMR m. 17/4-c, TTK m. 878/1-c ve m. 863/1 ile çelişecektir⁵⁸. Aksi halde taşıyıcı taşıma güvenliğine ilişkin denetimi dolaylı olarak yapmak zorunda kalacaktır. Taşıyıcı ancak bu hallerin açıkça görülmesine rağmen taşımayı çekince koymaksızın yapması halinde meydana gelecek zarardan sorumlu olur. Bu açıdan taşıyıcının sorumlu olacağı işletme güvenliğine aykırılığın eşyanın brüt ağırlığının aracın taşıma kapasitesi ile uyumlu olup olmadığı, taşınan eşyanın, üçüncü kişilere zarar verici nitelikte olup olmadığı, aracın azami yükseklığının mevzuata uygun olup olmadığı, takip edilecek güzergah üzerinde aracın geçişi-

⁵⁵ Oyal, “İşletme Güvenliği”, 1284. Karan ise eşyanın aracın dengesini bozmayacak şekilde yükleme yapılmasına nezareti doğrudan taşıta nezaret yükümlülüğü olarak nitelendirmekte ve bu halde taşıyıcının CMR m. 17/3 gereği sorumluluktan hiçbir surette kurtulamayacağını ifade etmektedir (bkz. Karan, *CMR Şerhi*, 343). Fakat kanaatimizce CMR m. 17/3 içeriği itibarıyla taşımada aracın kusurlu olmasını düzenlediğinden yüklemenin araçtaki dengesizliğe sebep olduğu durumlar bu kapsamda değerlendirilmeyecektir. Zira bu durumda aracın kusurundan değil yüklemenin hatalı yapıldığından bahsedilir.

⁵⁶ Oyal, “İşletme Güvenliği”, 1284-1285.

⁵⁷ Oyal, “İşletme Güvenliği”, 1285.

⁵⁸ Alman Hukukunda da yeni düzenlemeden önce aracın manevra kabiliyeti ve teknik aksami etkileme gibi durumları denetleme yükü bulunduğu fakat sonra TTK m. 863/1.c.2’de yer alan hüküm benzer bir hüküm konarak yargı kararları ve doktrindeki görüşler çerçevesinde hükmün düzenlenmesi (bkz. Adıgüzel, *Ziya ve Hasar*, 174) de bu durumu destekler niteliktedir.

nin gerektirdiği bir sınırlama olup olmadığı gibi hususlar açısından değerlendirilmesi gerekmektedir.

TTK'nın taşıyıcı işletme güvenliğinden sorumlu tutmasına ilişkin düzenlemenin kabulünden önce de doktrinde Alman hukukundan hareketle, yüklemenin gönderen tarafından yapıldığı durumlarda, yüklemenin aracın dengesini bozduğu yahut teknik aksamının düzgün çalışmasını engellediği hallerde taşınan eşyada meydana gelen zararlardan taşıyıcının da sorumlu tutulması gerektiği, taşıyıcının yükleme ve istifin aracın uygun bir şekilde seyretmesini önleyip önlemediğini denetlemesi ve yüklemenin böyle bir netice doğuracağı tespit edilmiş ise aksaklıkların giderilmesi gerektiği ifade edilmiştir⁵⁹.

Böylece taşıyıcı, araca yüklenen ve istiflenen eşyanın taşıma güvenliğinden sorumlu olmamakla beraber aracın işletilmesine zarar verecek nitelikteki işletme güvenliğine aykırı yükleme ve istifleme hatalarından sorumlu olacaktır. Örneğin, yükleme ve istiflemenin yanlış yapılması sonucu gönderenin ezilebilecek malzemedeki eşyalarının bu sebeple hasara uğradığı bir durumda taşıyıcının nezaret yükümlülüğünü ihlal ettiğinden bahsedilemeyecektir⁶⁰. Böyle bir durumda taşınan eşyaya gelecek zararlar taşıma güvenliği çerçevesinde değerlendirilecektir. Taşıyıcının, işletme güvenliğine uygunluğu sağlama yükümlülüğü açısından en yüksek özeni göstermekle mükellef olduğunu söylemek mümkündür⁶¹.

Fakat çoğu kez taşıma güvenliği ve işletme güvenliği kavramları kolayca birbirinden ayrılamaz⁶². Bununla birlikte taşıma güvenliği taşınacak eşya ile işletme güvenliğinin ise eşyanın yüklenmiş olduğu taşıma aracı ve üçüncü kişilerin bu araçtan kaynaklanacak tehlikelerden korunmasıyla ilgili olduğu söylenebilir⁶³.

⁵⁹ Arkan, *Sorumluluk*, 122-124.

⁶⁰ Kaya, "CMR", 258; Türkel, "En Yüksek Özen", 306. Yargıtay 11. HD. 13.05.1993 T., 1992/3228 E., 1993/3480 K. sayılı ilamında istifleme hatasından kaynaklı olarak yüklenen sandıkların zedelenmesinden taşıyıcıyı sorumlu tutmamıştır (bkz. Adıgüzel, *Zıya ve Hasar*, 173, dp. 74.

⁶¹ Türkel, "En Yüksek Özen", 305.

⁶² Özel, *Gönderenin Sorumluluğu*, 184.

⁶³ Oyal, "İşletme Güvenliği", 1284.

CMR’de nezaret etme yükümlülüğüne ilişkin açık düzenleme bulunmaması sebebiyle 6102 sayılı TTK’nın uygulamaya başlanması ile nezaret yükümlülüğünün Türk hukukunun yetkili hukuk kabul edildiği CMR taşımalarına da uygulanması gerektiğini söylemek mümkündür⁶⁴. Bu açıdan 6102 sayılı TTK’nın yürürlüğe girmesi ile beraber taşıyıcının yükleme ve boşaltmaya nezaret etme yükümünün kapsamı aslında kanaatimizce bu hüküm ile çizilmiştir⁶⁵. Zira Hükmün gerekçesinde, bu hükmün esin kaynağı olarak CMR m. 17/4-c ile Alman Ticaret Kanunu’nun 412. paragrafı gösterilmiştir. CMR m. 17/4-c’nin taşıyıcının nezaret yükümlülüğü ile olan ilişkisi dikkate alındığında bu yükümlülüğün ancak işletme güvenliği ile sınırlı olduğu ortaya çıkar⁶⁶. Gözle görülen, açıkça anlaşılan hatalardan dolayı gönderene yapılacak uyarı ise TMK m. 2 hükmüne gündeme gelebilecektir.

3. Yükleme ve İstiflemenin Açıkça Hatalı Yapıldığı Durumlar

Taşıyıcının nezaret yükümlülüğü çerçevesinde sorumluluğunun belirlenebilmesi için gönderenin yapmış olduğu yükleme ve istiflemenin taşıma güvenliğine uygunluğunu denetleme yükümlülüğünün olup olmadığının tespiti gerekmektedir. Kanaatimizce, taşıyıcının, gönderenin yapmış olduğu yükleme ve istiflemenin taşıma güvenliğine uygun bir şekilde yapılıp yapılmadığını denetleme yükümlülüğü

⁶⁴ Türkel, “En Yüksek Özen”, 306. Zira bu halde konuya ilişkin uyumsuzluklar milli hukuk hükümlerince çözülecektir (bkz. Akıncı, *Eşya Taşımacılığı ve CMR*, 89). Davanın Türkiye’de açıldığı durumlarda bu sebepten TTK m. 863 hükmü uygulanacaktır.

⁶⁵ Yargıtay 11. HD. 11.12.2019 T., 2019/4882 E., 2019/8088 K. sayılı ilamında CMR ve TTK m. 863 birlikte değerlendirilerek yükleme ve istifleme hatalarından gönderen sorumlu tutulmuş; yükleme ve istiflemenin taşımaya uygun yapılıp yapılmadığı konusundaki kontrol ve nezaret yükümlülüğünden ise taşıyıcı sorumlu tutulmuştur. Karar, CMR’nin uygulandığı kararlar açısından da TTK m. 863/1’in değerlendirilmesi ve nezaret yükümlülüğünün belirlenmesinde esas alınması açısından önemlidir.

⁶⁶ Fakat Yargıtay kararlarında bu durum hala tam olarak ifade edilmemektedir. Örneğin, Yargıtay 11. HD. 2021/8233 E. 2023/2184 K. sayılı ve 10.04.2023 Tarihli güncel bir kararında “6102 Sayılı Kanun’un 863. maddesi uyarınca somut olayda her ne kadar yükleme ve sabitleme görevi taşıma güvenliğini sağlama yükümlülüğü olan gönderene ait ise de; taşıyıcının da yüklemenin işletme güvenliğine uygun olarak yapılmasına ve nezaret borcu bulunmaktadır.” diyerek taşıyıcının sorumluluğunu yüklemenin işletme güvenliğine uygun yapılmasına ve nezaret borcu ile ifade etmiştir. Cümlenin anlatım bozukluğu içermesi bir kenara bırakılırsa Daire’nin nezaret yükümlülüğünü işletme güvenliğinden ayırarak ortaya koyduğu görülmektedir.

yoktur; aksi bir düşünce TTK m. 863/1'in amacı ile çelişir⁶⁷. Zira böyle bir durumda Kanun Koyucu, yükleme ve boşaltmanın taşıma güvenliğine uygun olarak yapılmasını gönderene yüklemiş olsa da bunun denetimini taşıyıcının yapması taşıyıcının dolaylı bir şekilde o yükleme ve boşaltmadan sorumluluğunu doğurur⁶⁸. Kaldı ki böyle bir kabul CMR m. 17/4-c ve TTK m. 878/1-c hükümlerinde yer alan özel risk niteliğindeki sorumluluktan kurtulma hallerinin konulma amacı ile de çelişeceğinden taşıyıcının taşıma güvenliğine uygunluk denetimi yapması beklenemez. Fakat taşıma güvenliğine aykırılığın açıkça görüldüğü durumlarda taşıyıcı TMK m. 2 hükmü gereğince göndereni bu konuda uyarması gerekmektedir⁶⁹. Taşımanın konteyner taşıması olduğu durumda taşıyıcının makul ve gözle görülebilen ya da duyu organları ile fark edilebilen aksaklıklar hakkında göndereni uyarması ya da bu durumu taşıma senedine şerh düşmesi lazımdır⁷⁰. Taşıyıcının buradaki sorumluluğu TTK'dan değil TMK'dan kaynaklanır. Yani bu sorumluluğun dayanağı dürüstlük kuralı çerçevesinde değerlendirilir⁷¹.

Taşıyıcının, taşıma senedine koyacağı şerh, göndereni bu konuda uyardığını ispat etme amacı taşımaktadır⁷². Taşıma senedi düzenlenmeyen taşımalar bakımından ise taşıyıcı, bir tutanak düzenleyerek yükleme ve istiflemenin hatalı yapıldığının açıkça görüldüğünü, bu durum hakkında gönderenin uyarıldığını bu tutanağa geçirmelidir. Fakat bu halde taşıma senedinde mevcut olan karine olma özelliği söz konusu olmayacağından bahsi geçen tutanak ancak HMK anlamında bir belge olarak kabul görecektir⁷³. Benzer şekilde uluslararası nitelikteki taşımalar açısından da sevk mektubu düzenlenmemesi CMR'nin uygulan-

⁶⁷ Benzer görüş ve Alman hukukundaki düşünceler için bkz. Oyal, "İşletme Güvenliği", 1280.

⁶⁸ Oyal, "İşletme Güvenliği", 1280.

⁶⁹ Türkel, "En Yüksek Özen", 304.

⁷⁰ Yavaş, *Konteyner*, 45. Yazar, kötü kokudan kaynaklı olan durumları da bu şekilde değerlendirmiş fakat bu durum doktrinde taşıma güvenliği kapsamında değerlendirilerek eleştirilmiş (Bkz. Türkel, "En Yüksek Özen", 306, dp. 248).

⁷¹ Türkel, "En Yüksek Özen", 305.

⁷² Taşıma güvenliğine aykırılığın açıkça görülmediği durumlarda ise taşıyıcının taşıma güvenliğine uygunluğu denetleme yükümü olmadığında taşıma senedine şerh konup konmaması, yüklemenin taşıma güvenliğine uygun yapıldığı konusunda bir karine doğurmaz (bkz. Oyal, "İşletme Güvenliği", 1281).

⁷³ Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, 64.

masına engel olmayacağından sevk mektubu düzenlenmeyen bir taşımada taşıyıcı, bir tutanakla durumu ortaya koymalıdır.

Taşıyıcının, TMK m. 2 uyarınca yapacağı uyarının sadece yüklemenin taşıma güvenliğine uygun olmadığı hallerde eşyaya vereceği zararlar için değil; taşıma güvenliğine aykırılığın gerek taşınacak olan araca gerekse üçüncü kişilere verebileceği zararlar bakımından da yapılması gerektiği söylenebilir. Bu açıdan taşıma güvenliğine aykırılığın açıkça işletme güvenliğine etki edebileceği fark edildiğinde taşıyıcı hakkın kötüye kullanılmasının önüne geçmek amacıyla gönderene bu durumu bildirmelidir. Doktrinde, taşıyıcının hatalı yüklemeyi fark etmesi halinde CMR m. 14 ile m. 16 arasındaki hükümler çerçevesinde hareket etmesi ve gerekli ihbarlarda bulunarak talimat almasının gerektiği de ifade edilmektedir⁷⁴. İlgili hükümlerin taşıma ve teslim engellerini düzenlediği dikkate alındığında yüklemenin hatalı yapılmasının bir taşıma engeli olarak değerlendirilmesi güçtür⁷⁵. Bu çerçevede açıkça hatalı istiflemeyi fark eden taşıyıcı durumu gönderene bildirerek yüklemenin düzgün yapılmasını talep edebileceği gibi bu koşullarda taşımayı yerine getirmeyeceğini de öne sürebilir.

4. Ambalaj Hatalarında Nezaret Yükümlülüğü

CMR m. 10 uyarınca esasen eşyanın ambalajlanması yükümlülüğü gönderene aittir. Taşıyıcı ise taşıma başlamadan önce eşyanın ve paketlerin dış görünüşünü kontrol etmekle yükümlü tutulmamıştır⁷⁶. CMR m. 8/1'de yer alan kontrol etme kaydı aslında taşıyıcıya yüklenmiş bir yükümlülük değil, taşıyıcının aleyhine olacak nitelikteki hukuksuzluğu bertaraf edebilmesi için eşya veya ambalajdaki açık noksanlığı gönderene bildirerek ve bu durumu sevk mektubuna geçirerek ispat bakımından kendisine kolaylık sağlanmasıdır⁷⁷. CMR m.

⁷⁴ Karan, *CMR Şerhi*, 342.

⁷⁵ Zira taşıma engelinden bahsedebilmek için taşıma safhasının başlamış olması gerekmekte ve ortaya çıkan durum taşımanın sözleşmeye uygun yapılmasını önlemelidir (bkz. Can, *Genel Esaslar*, 56). Taşıma engeli hakkında ayrıca bkz. Aydın, *CMR*, 47.

⁷⁶ Kaya, "CMR", 257; Adıgüzel, *Zıya ve Hasar*, 188.

⁷⁷ Kaya, "CMR", 257. Akıncı, eşyanın tesliminde açıkça belli olan taşıyıcı tarafından bilinen ve çekince beyan edilmeyen ambalaj hatalarının CMR m. 10'u geçersiz kılcığını ifade etmektedir (bkz. Akıncı, *Eşya Taşımacılığı ve CMR*, 63).

17/4-b bendi ile ambalajlamama ya da kötü ambalajlanma sebebiyle eşyanın özelliği gereği fire verdiği ya da hasara uğradığı durumlarda ambalajlanmama ya da ambalajlanmada hata taşıyıcının sorumluluğunu bertaraf etmektedir. Bu açıdan taşıyıcının, her ne kadar taşıyıcının taşıma başlamadan evvel eşyanın ve paketlerin dış görüşünü kontrol etme yükümlülüğü olmasa da aleyhine olan durumları ispatı için ambalaj hatalarını gönderene bildirmesi ve bunu sevk mektubuna kaydetmesi gerekmektedir⁷⁸. Bu yüzden ambalaj hatalarından kaynaklı zararlar bakımından da taşıyıcının nezaret yükümlülüğünün var olduğu kabul edilebilecektir. Yargıtay da benzer şekilde, eşyanın ambalajlanması gönderene ait olduğu hallerde dahi kargo taşımamasının niteliği gereği, taşıyıcının da eşyanın ambalajı hususunda nezaret yükümlülüğü olduğunun kabul etmiştir⁷⁹.

Ambalajdan kaynaklı zararlar bakımından da kanaatimizce TTK m. 863/1.c.2 gündeme gelmeli ve nezaret yükümlülüğü bu minvalde değerlendirilmelidir. Böylece taşıyıcı, ambalaj hatalarından kaynaklı olarak ancak işletme güvenliği çerçevesinde sorumlu tutulmalıdır⁸⁰. Bununla beraber taşıyıcının buradaki yükümlülüğünün dışarıdan yapılan kontrol neticesinde fark edilebilen ambalaj hataları bakımından söz konusu olacağı, özel bir inceleme ile tespit edilecek ambalaj hataları bakımından ise taşıyıcının sorumluluğuna gidilemeyeceği söyle-

⁷⁸ Kaya, "CMR", 256-257.

⁷⁹ Yargıtay 11. HD. 10.10.2018 T., 2016/4798 E., 2018/130 K. www.kazancı.com, 15.12.2023. Benzer yönde bkz. Yargıtay 11. HD. 04.04.2018 T., 2016/9813 E., 2018/2379 K.

⁸⁰ Yargıtay 11. HD. 25.02.2021 T., 2020/1869 E., 2021/1757 K. sayılı ilamında Daire, konteyner ile taşınan eşyanın, konteyner ve römorka sabitlenmemesi sebebiyle meydana gelen zararda TTK m. 863/1 uyarınca değerlendirme yaparak göndereni kusurlu kabul etmiş; taşıyanı ise merkezkaç kuvveti etkisini dikkate alarak yüklemenin aracın manevra kabiliyeti ve sürüş güvenliğine olumsuz etkisini öngörüp gönderene bildirim yapması gerektiğini, bu sebeple kusurlu olduğunu ifade etmiştir. Bu açıdan Daire, TTK m. 863/1 uyarınca taşıyanın nezaret yükümlülüğünü işletme güvenliği çerçevesinde değerlendirerek taşıyıcının, yüklemenin, manevra ve sürüş güvenliğine olan etkisini öngörmesi gerektiğini belirtmiştir. Doktrinde ise taşıyıcının ambalajı kontrol yükümlülüğünün derecesi, ikili bir ayrıma gidilerek açıklanmıştır. Bu görüşe göre eşyanın özelliklerine vakıf olanın gönderen olduğu, güzergaha vakıf olanın ise gönderilen olduğu göz önüne alınarak eşyanın niteliğinden kaynaklı ambalajlamanın gönderen, yapılacak taşıma sebebiyle ortaya çıkabilecek risklere karşı yapılması beklenen ambalajlamanın ise gönderilen taraftan bilinmesi gerektiği ifade edilmiştir (Özel, *Gönderenin Sorumluluğu*, 115).

nebilir⁸¹. Bunun hilafına taşıyıcının ambalajların içini açarak gönderenin yaptığı ambalajlamanın yapılacak olan taşımaya uygun olup olmadığını denetlemesi beklenemez⁸². Bu açıdan taşıyıcı, ancak işletme güvenliği çerçevesinde dışarıdan yapılacak kontrolle tespit edilebilecek ambalaj hatalarından dolayı meydana gelen zararlardan sorumlu olacaktır. Bununla birlikte ambalajlamanın açıkça uygunsuzluğu fark ediliyor ise taşıyıcı durumu gönderene bildirecek ve gerekli hususları taşıma senedine şerh düşecektir⁸³. Sevk mektubunun buradaki fonksiyonu ispattır⁸⁴. Böylece taşıyıcı kendisine karşı açılacak davada hasarın kötü ambalajlamadan kaynaklandığını ve CMR m. 8/1’de yer alan kontrol yükümlülüğünü yerine getirdiğini savunabilecektir⁸⁵. Taşımanın ambalaj hatalarından dolayı uygun bir şekilde yapılamayacağına kanaat getiren taşıyıcı, taşımayı yapmaktan kaçınabilecektir.⁸⁶

C. Taşıyıcının Nezaret Yükümlülüğünü İhlali Neticesinde Müterafik Kusuru

CMR m. 17/1 taşıyıcının sorumluluğunu, m. 17/2 ve 4 ise taşıyıcının bu sorumluluğunu ortadan kaldıran halleri; CMR m. 17/5 ise taşıyıcı-

⁸¹ Adıgüzel, *Ziya ve Hasar*, 188; Demet Yürük Yeniocak, *CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması*, (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2019), 68. Yargıtay 11 HD. 22.04.2021 T., 2019/4433 E. ve 2021/3986 K. sayılı ilamında meydana gelen zarar bakımından uygun ambalajlama yapılmaması sebebiyle davacının %25 oranında tali kusurlu olduğunu, davalının ise taşımaya uygun ambalaj yapılmadığını gördüğü ve bildiği halde taşıma işlemini yapmaktan kaçınmadığı ve makinelerin gelişigüzel indirme, bindirme ve taşıma yapılarak taşınması sebebiyle %75 oranında asli kusurlu olduğuna karar verilmiştir. Böylece daire, eşyanın yeterli ambalajlamaya sahip olmadığını gören ve bilen taşıyıcıyı zarardan sorumlu tutmuştur.

⁸² Kiran, *Tehlikeli Eşya*, 71.

⁸³ Adıgüzel, *Ziya ve Hasar*, 188. Karan, taşıyıcının, eşyanın görünür durumunu bizzat araştırmakla yükümlü olduğunu, bunun da beş duyu organı marifetiyle yapılacak basit bir gözlem ile yapılacak dış haldeki tespit olduğunu belirtmektedir (bkz. Karan, *CMR Şerhi*, 171).

⁸⁴ Muharrem Gençtürk, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuk (Gecikmeden Doğan Sorumluluk)*, (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2006), 47, dp. 7. Zira CMR m. 8’de yer alan kontrol yükümlülüğünün hâkim görüşe göre bir yükleniti niteliğinde sayılması, yüklenitin tipi özelliği neticesinde kendisine ait hakkın kaybı sonucunu doğurur (bkz. Aydın, *CMR*, 76-77).

⁸⁵ Akıncı, *Eşya Taşımacılığı ve CMR*, 63.

⁸⁶ Aydın Alber Yüce, “Karayolu Taşımalarında Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluktan Kurtulmasında Özel Sebepler”, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 25/1: (2019) 370.

cının sorumluluğunu etkileyen bir başka olayın varlığının bu sorumluluğa ne şekilde etki edeceğini düzenlemiştir. Yüküle ilgilinin taşıyıcının sorumluluğunu etkileyecek nitelikteki fiilleri veya taşıyıcının sorumluluktan kurtulma hallerinden yaralandığı durumlarda yüküle ilgilinin durumun aksini ispatı tarafların sorumluluklarını etkileyecektir. Bu açıdan CMR m. 17/5 hükmü, meydana gelen zararın, taşıyıcı ve davacının kusur ve ihmali neticesinde meydana gelmesi halinde tarafların zarara yapmış oldukları katkı oranında sorumlu olacaklarını düzenlemektedir⁸⁷. Hükme göre meydana gelen zarar, taraflar arasında kusur ve ihmalleri oranında paylaşılacaktır⁸⁸. Böyle bir durumda davacı, zararın meydana gelmesinde karşı tarafın katkı yapan davranışlarını; sorumluluktan kurtulmak isteyen davalı taşıyıcı ise CMR m. 17/2 uyarınca zarardan sorumlu tutulamayacağını ispat etmek durumundadır⁸⁹.

Müterafik kusur, üçüncü kişinin kusuruyla zarara uğrayan ve bu sebeple tazminat isteme hakkına sahip olan kimsenin, zararın doğmasında kendisinin de iştiraki olması halinde gündeme gelir ve böyle bir durumda tazminatta tenkisat yapılır⁹⁰. TBK m. 52, zarar görenin, zararı doğuran fiile razı olması veya zararın doğmasında ya da artmasında etkili olması veya hüt tazminat yükümlüsünün durumunu ağırlaştırması halinde hâkimin, tazminatı indirebileceği veya tamamen kaldırmabileceğini düzenlemiştir. Hükümün devamında zarara hafif kusuruyla sebep olan tazminat yükümlüsünün, tazminatı ödemediğinde yoksulluğa düşmesi ve hakkaniyetin de bunu gerektirmesi halinde hâkim, tazminatı indirebilir demektedir.

⁸⁷ Yargıtay 11. HD. 24.10.2019 T. 2018/1170 E., ve 2019/6712 K. sayılı ilamında taşıyıcının taşınmak üzere yüklenen ahşap paletlerdeki kusuru görmesine rağmen nezaret yükümlülüğü gereği buna karşı çıkmamasını müterafik kusur olarak değerlendirmiştir.

⁸⁸ Akıncı, *Eşya Taşımacılığı ve CMR*, 118; Erdoğan, *Hasar*, 260. CMR m. 17/5'in gündeme gelmesinin taşıyıcının CMR m. 17/2 ve 4 hükmünden yararlanmasını engelleyeceği gibi gönderenin de CMR m. 7 ve m. 10'daki sorumluluklarından kurtulabileceği yönünde bkz. Karan, *CMR Şerhi*, 170.

⁸⁹ Akıncı, *Eşya Taşımacılığı ve CMR*, 118-119. Böyle bir halde dahi taşıyıcının eşyanın hasarı sebebiyle sorumluluktan kurtulabilmesi için azami özeni göstermiş olmasına rağmen hasarın meydana gelmiş olduğunu ispat etmesi gerektiği, aksine bir davranışın m. 17/2'den faydalanma imkanını ortadan kaldıracağı yönünde bkz. Mustafa Erdoğan, *CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu*, (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2020), 220-221.

⁹⁰ Halil Yılmaz Günel, "Müterafik Kusur", Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 16/1 (1961), 208.

Türk hukukunda TTK m. 864/3 hükmü, benzer bir düzenleme barındırmakta, zarar ve giderlerin doğmasına taşıyıcının davranışının da etki etmesi halinde, tazmin yükümlülüğü ve tazminatın kapsamının belirlenmesinde, bu durumun dikkate alınacağı belirtilmektedir⁹¹. Hükümün gerekçesinde bu hükmün, ortak (müterafik) etkiyi veya başka bir deyişle ortak sebebiyet vermeyi düzenlediği belirtilerek ortak etkinin ne olduğu da tanımlanmıştır. Gerekçede -"ortak etki (veya sebebiyet verme)- kesinlikle ortak kusuru ifade etmez. Ortak etki kanunda zararların ve giderlerin doğmasında taşıyıcının davranışlarının etkisi" şeklinde belirtilmiştir. Hükümde bu ifadenin yer alma sebebi ise "ortak kusur" veya benzeri bir yoruma engel olunmak istenmesi olarak ifade edilmiştir. Bununla birlikte hükmün bir diğer özelliği ise ortak etkinin zarar doğurmayıp giderlere sebep olması halinde de 2. fıkranın gündeme gelebilmesi olarak açıklanmıştır. Gerekçeye göre ortak etkinin (veya sebep olma) tazminatın kapsamının nasıl belirleneceğinin ise tamamen yargıcın takdirindedir. Benzer şekilde TTK m. 875/2'de de zararın oluşmasına gönderen ya da gönderilenin bir davranışın ya da eşyanın özel bir ayıbının sebep olduğu hallerde, tazminat borcunun doğumu ve kapsamının belirlenmesinde bu durumun ne ölçüde etkili olduğunun dikkate alınacağı düzenlenmiştir. Hükümün gerekçesinde düzenlemenin ortak etkiyi (ortak sebep olmayı) hükme bağladığı ifade edilerek bu düzenlemenin de tıpkı TTK m. 864/3 gibi ortak kusur şeklinde anlaşılamayacağı, zararın paylaşılması ilkesinin kabul edildiğini ve tazminatın kapsamının hakime bırakıldığı ifade edilmiştir⁹².

Bu açıdan hüküm ve gerekçe, CMR m. 17/5'in yorumlanmasında da gündeme gelir ve taşıyıcının zararın meydana gelmesindeki katkısı sorumluluğunun belirlenmesinde dikkate alınır. Fakat CMR açıkça zarar terimini kullandığından TTK'nın aksine giderlerin doğmasına sebebiyet veren eylemleri dolayısıyla taşıyıcının sorumluluğu gündeme gelmeyecektir.

⁹¹ Yargıtay 11. HD. 12.04.2018 T., 2016/11528 E., 2018/2670 K. sayılı ilamında TTK m. 864/3 hükmünü dikkate alarak zararın veya giderin doğmasında taşıyıcının davranışının etkisi olması halinde tazmin yükümlülüğünün ve ödenecek tazminatın belirlenmesinde bu davranışın ne ölçüde etkili olduğunun araştırılması gerektiğinden cihetle ilk derece mahkemesince verilen kararı bozmuştur. Benzer karar için bkz. Yargıtay 11. HD. 04.04.2018 T., 2016/9813 E., 2018/2379 K.

⁹² Doktrinde bu düzenleme çerçevesinde artık TBK m. 52'ye uygulamaya gerek kalmadığı ifade edilmektedir (bkz. Adıgüzel, *Ziya ve Hasar*, 175).

Müterafik kusur, meydana gelen zarara etki eden olayların dikkate alınması ile belirlendiğinden kusur veya ihmalin ağırlığına göre bir oranlama yapılmakta ve böylece zarar o minvalde taşıyıcıya yansıtılmaktadır⁹³. Sorumluluk oranlarının tespit edilemediği durumlarda ise Yargıtay bazı kararlarında, sorumluluğun eşit olarak paylaştırılmasına karar vermiştir⁹⁴.

V. KARARA KONU OLAY BAKIMINDAN DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Davaya konu olay ex-works satış niteliğinde yapılan satışın, taşıma sigortası ile sigorta ettirilmesi ve yapılan taşımada eşyanın hasara uğraması neticesinde sigortacının sigortalının zararını ödemesi üzerine rücu yönünde açmış olduğu tazminat davasıdır⁹⁵. Ex-works satış uyarınca, bütün satış türlerinde, uluslararası satış sözleşmesinin tarafları olan ithalatçı ve ihracatçı, yapacakları sözleşme ile eşyanın

⁹³ Yargıtay 11. HD'nin bir kararında, kararına konu olayda taşıyıcının nezaret yükümüne aykırı davranışı sebebiyle %25 oranında müterafik kusuru olduğu belirtilmiştir (Yargıtay 11. HD. 06.02.2006 T., 2005/13923 E., 2006/997 K. bkz. Erdem, *Taşıma Hukuku*, 322). Benzer şekilde Yargıtay 11. HD, bir kararında, mahkemece gönderici ve taşıyıcının eşit kusurlu ve sorumlu olduklarının kabul etmiştir (Yargıtay 11. HD. 18.12.1995 T., 1995/9297 K. bkz. Kaya, "CMR", 261).

⁹⁴ Yargıtay 11. HD. 07.06.2017 T., 2016/4677 E., 2017/3500 K. (bkz. Erdoğan, *Hasar*, 262). Yargıtay 11. HD. 25.02.2021 T., 2020/1869 E., 2021/1757 K. sayılı ilamında konteyner ve römorka sabitlenmeyen eşyanın uğradığı zarar bakımından TTK m. 863/1 uyarınca göndereni kusurlu kabul ederken, taşıyanın ise yüklemenin aracın manevra kabiliyeti ve sürüş güvenliğine olumsuz etkisini öngörüp gönderene bildirim yapmaması sebebiyle kusurlu olduğunu belirterek tarafların kusur oranını %50 oranında kusurlu olduklarına kanaat getirmiştir. Benzer yönde bkz. Yargıtay 11. HD. 11.12.2019 T., 2019/4882 E., 2019/8088 K.

⁹⁵ MTO tarafından, ex work satışın da içerisinde yer aldığı bir dizi ticari terimin yeknesak hale getirilip yayınlanması ile INCOTERMS® olarak adlandırılan ve günümüze kadar birçok kez değişikliğe uğrayan kurallar, özellikle eşyanın teslimi, hasarın geçişi ve buna bağlı masraflar, ambalajlama, tarafların yükümlülüklerini yerine getirdiklerinin ispatı gibi konular üzerine duran fakat satılan eşyanın özellikleri, ödemenin yer ve zamanı, gecikme veya diğer aykırılıkların sonuçları gibi birtakım durumları dışarıda bırakan kurallar olarak karşımıza çıkmaktadır (bkz. Cahit Ağaoğlu, "Incoterms ® 2020", *Public and Private International Law Bulletin*, 40/2: 2020, 1119). Anılan bu kurallar MTO'nun bir markası olmanın yanında, satış sözleşmelerinde eşyanın teslim şekline göre satıcı ve alıcıların sorumluluklarının farklılık arz etmektedir (Ağaoğlu, "Incoterms ® 2020", 1113). Bununla birlikte bu kuralların ana işlevi risk transferidir; risk dağıtımının en basit yolu olarak değerlendirilmektedir (bkz. Özge Elmas Günaydın, "Incoterms 2000, 2010 ve 2020 Revizyonlarına Genel Bakış", *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 11/2:2021, 759).

satıcının adresi ve unvanı belirlenen işyerinden teslim alınmasını kararlaştırabilir; bu halde satıcı, sözleşmeye uygun olarak eşyayı belirlenen işyerinde alıcının tasarrufuna hazır bulundurmaya zorundadır⁹⁶. Aksine bir sözleşme olmadığı durumlarda ex-works satışlarda ihracatçı, eşyanın, taşınacak araca yüklenmesinden ve eşyaların gümrükten geçişinden sorumlu değildir; ayrıca taşıma giderleri ve taşımadan kaynaklı riskler de ihracatçı üzerinde değildir⁹⁷.

Çalışma konusu olay dikkate alındığında CMR m. 17/1-b ve c hükmünün incelenmesi gerekmektedir. CMR m. 17/1-b uyarınca ambalajlanmadığı veya kötü ambalajlandığı zaman, özelliği gereği fire veren veya hasara uğrayan eşyaların ambalajlanmaması veya hatalı ambalajlanması taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarır. CMR m. 17/4-c hükmüne göre ise eşyanın gönderici, alıcı ya da bunlar adına hareket eden kişilerce yüklenmesi ve istiflenmesi halinde meydana gelen zararlarda taşıyıcı, bu zararlardan sorumlu tutulamaz.

Ambalajlama ile ilgili kusur veya eksiklikleri taşıyıcı kanıtlar⁹⁸. Yargıtay'a göre ambalajlamadan kaynaklı hasarlarda, hasarın bundan ileri geldiğini kanıtlanmadıkça taşıyıcı sorumluluktan kurtulamaz⁹⁹. Taşıyıcı, sevk mektubuna ambalajlama hatasına ilişkin koyacağı bir çekince ile bu durumu ispatlayabilmektedir. Yükleme ve istifleme açısından ise böyle bir zararın varlığında taşıyıcı, zararın yükleme ve istifleme sırasında meydana geldiğini ispatlaması gerekmemektedir¹⁰⁰. Taşıyıcı, zararın ilgili kişilerin yüklemeye ve istiflemesinden kaynaklanabileceğini ortaya koyacak, böylece ispat yükü davacıya geçecektir¹⁰¹. Ayrıca yükleme ve istiflemenin kusurlu olmasına da gerek yoktur; önemli olan zararın, yükleme sebebiyle meydana gelmesidir¹⁰².

Türk hukukunda, CMR'nin uygulandığı uluslararası nitelikteki taşımalarda taşıyıcının nezaret etme yükümlülüğü açıkça düzenlenmese

⁹⁶ Erdem, *Taşıma Hukuku*, 175.

⁹⁷ Erdem, *Taşıma Hukuku*, 175.

⁹⁸ Akıncı, *Eşya Taşımacılığı ve CMR*, 108.

⁹⁹ Akıncı, *Eşya Taşımacılığı ve CMR*, 108.

¹⁰⁰ Akıncı, *Eşya Taşımacılığı ve CMR*, 109.

¹⁰¹ Akıncı, *Eşya Taşımacılığı ve CMR*, 111. Zira CMR m. 17/4-c'de yer alan bu durum taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaracak özel risk hallerinden biridir.

¹⁰² Akıncı, *Eşya Taşımacılığı ve CMR*, 109.

de ilk derece mahkemesi ve Yargıtay kararlarında taşıyıcının bu yükümlülüğü dikkate alınarak kararlar verilmekte; bu yükümlülüğün çerçevesi ise farklı şekillerde karşımıza çıkmaktadır. Benzer şekilde ulusal nitelik taşımalar bakımından da 6102 sayılı TTK kabul edilmeden önce uygulanan 6762 sayılı TTK, yükleme ve boşaltmanın kimin görevi olduğu ve taşıyıcının bu anlamdaki sorumluluğuna ilişkin bir düzenleme getirmediğinden, buna ilişkin talepler doktrin ve yargı içtihatları çerçevesinde belirlenmekteydi¹⁰³. Bu açıdan yüklemenin ve istiflemenin taşıyıcı tarafından yapılmadığı durumlarda taşıyıcının bu işlemlere nezaret etme yükümlülüğünün sınırları da bu çerçevede değerlendirilmekteydi. Fakat 6102 sayılı TTK'nın 863/1 hükmü, yükleme ve boşaltmayı yapan kimsenin yükümlülüğü ile taşıyıcının bu sebeple söz konusu olabilecek yükümlülüğünün sınırlarını ortaya koymaktadır. Hüküm uyarınca, taşıyıcının nezaret etme yükümlülüğü işletme güvenliği çerçevesinde değerlendirilerek buna ilişkin alınan önlemler, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için yeterlidir. Bu açıdan kanaatimizce, Yargıtay'ın TTK'nın kabulü öncesinde vermiş olduğu kararlarda yer alan içtihatları, TTK'nın uygulanacağı uyuşmazlıklar açısından bu minvalde değiştirilmeli ve taşıyıcının nezaret etme yükümlülüğü geniş yorumlanmamalıdır. Kanaatimizce, TTK'nın uygulanmayacağı uyuşmazlıklar bakımından da nezaret yükümlülüğünün sınırlarını belirlemede bu hükümden yararlanılması mümkündür.

Yükleme ve istif hatalarının açıkça görülmesi halinde ise taşıyıcının TTK m. 18/2 uyarınca basiretli bir tacir gibi davranma yükümlülüğü dikkate alınmalı ve buna aykırı davranışlar taşıyıcının sorumluluğunu gündeme getirebilmelidir. Bununla birlikte TMK m. 2'de yer alan dürüstlük ilkesi, açıkça görülen hatalar bakımından taşıyıcıya, eşyanın zarar görebileceği, taşıma ve işletme güvenliğine aykırılık meydana getirebileceği yönünde uyarıda bulunma yükümlülüğü yüklemektedir. Buna aykırı davranışın korunmaması ise CMR ve TTK'dan değil TMK'dan kaynaklı olarak gündeme gelir.

¹⁰³ 6762 sayılı Kanun m. 777/2 ve m. 778 bu durum ile ilişkilendirildiğinde yüklemenin taşıyıcının borcu olduğuna dair bir yorumlamaya elverişli olduğu yönünde bkz. Kaya, "CMR", 242, dp. 19. Kara taşımaları bakımından bu dönem de de yükleme ve istifleme birbirinden ayrılmamakta; ihtilaf halinde istiflemenin de yüklemeyi yapan tarafından yapıldığı varsayılmaktaydı (bkz. Arkan, *Sorumluluk*, 121, dp. 75).

Bu sebeple taşıyıcının nezaret yükümlülüğü uyarınca gördüğü eksikler hususunda göndereni ikaz etmesi ve sevk mektubuna koyacağı kayıtla veya benzer bir şekilde durumu bildirdiğini ortaya koyması gerekmektedir; bunun aksine taşıyıcının açık bir yükleme hatasının var olduğu bir halde bunu bile bile taşımaya başlaması ise bu yükümlülüğünü ihlal ettiği anlamına gelir¹⁰⁴. Böylece taşıyıcının kusurundan bahsedilebilir.

Tüm bu açıklamalar ışığında inceleme konusu olayda meydana gelen hasarın incelenmesi gerekir. Hükme esas alınan bilirkişi kurulu raporu ve ekspertiz raporunda eşyanın hasara uğramasının nedeni, paletlerin gereği gibi sabitlenmemesi olarak açıklanmıştır. Ayrıca dosya kapsamından, aracın ani fren yapması sonucu eşyanın sabitlendiği paletlerden kurtularak devrildiği ve hasarın bu şekilde meydana geldiği anlaşılmaktadır.

İlgili ekspertiz raporunda “*yükün yerden takozlarla çivilenmesine karşı, dorsenin keskin virajlarda/dönüşlerde havaleli makinelerin sağ yan veya sol yana yatması/devrilmesine karşı üst kısımlarından spanzete dorse yanlarına sabitlenmesi gerektiği gibi, kaymaya karşı ve sağ yan-sol yan tarafa devrilmesine karşı herhangi bir spanzet bağlantısının bulunmadığı anlaşılmaktadır. Yalnızca bir adet spanzet kullanılarak dorsenin arkasındaki makine harici rulo halinde paletli kağıt yüklerle makinelerin bulunduğu kısım arasına bir spanzet gerilmiş, ancak bu spanzet ise kopmuştur.*” ifadeleri kullanılarak eşyanın takozlarla yere çivilendiği, dorsenin arkasındaki makine harici rulo halinde paletli kağıt yüklerle makinelerin bulunduğu kısım arasına bir adet spanzet gerildiği belirtilmiştir.

Yargıtay Hukuk Genel Kurulu ise ambalaj, yükleme ve boşaltma hatalarında, taşıyıcının, eşyanın emniyetle taşınmasını sağlamak amacıyla gereken her türlü tedbiri alması gerektiğini, anılan işlemlere nezaret etmesini ve varsa hatalı ambalaja, yükleme ve boşaltmaya karşı çıkmasını TMK m. 2 uyarınca gereklilik olarak görmektedir. Ayrıca dosyada bulunan fotoğraflardan, açıkça, yüklemenin hatalı yapıldığı çıplak gözle görülebilecek nitelikte olduğunun, bu durumun tespitinin ise uzmanlık veya araştırma yapılmasını gerektirecek nitelikte olmadığını belirtmektedir.

¹⁰⁴ Kaya, “CMR”, 258.

Ekspertiz raporu ve Kurul'un açıklamaları dikkate alındığında, kanaatimizce, nezaret yükümlülüğünün olması gerekenden geniş yorumlandığı, gönderenin yükümlülüğünü daraltarak zarara ilişkin sorumluluğu taşıyıcıya yüklediği görülmektedir. Zira, yükleme ve boşaltma hakkında en iyi bilgi sahibinin gönderen olduğu dikkate alındığında¹⁰⁵ taşıyıcının nezaret yükümlülüğünü bu şekilde geniş tutmak hakkaniyete aykırıdır. Nezaret etme yükümlülüğünün geniş yorumlanması ise CMR m. 17/4-c hükmü ile çelişmektedir.

Yükleme, ekspertiz raporunda görüldüğü üzere eşyanın takozlarla çivilenmesi, bir tane de olsa spanzet gerilerek sabitlenmesi şeklinde gerçekleştirilmiştir. Taşıyıcının bu şekilde alınan önlemleri yeterli görmesi, onun basiretli bir tacir gibi davranmadığı sonucunu doğurmaz. Çünkü yükleme esnasında birtakım tedbirler alınmış ve eşya sabitlenmiştir. Spanzetin kopması ve ani fren neticesinde eşyanın sabitlendiği paletlerden kurtularak devrilmesi neticesinde eşyanın hasar görmesi, onun sabitlenmediği anlamına gelmez. Kaldı ki bu durum yüklemeyi yapanın sorumluluğunu doğuracak bir durumdur¹⁰⁶.

¹⁰⁵ Adıgüzel, "Yenilikler", 782; Oyal, "İşletme Güvenliği", 1265. Gerçekten de taşıyıcı, eşya taşınması bakımından birçok farklı türde eşyanın taşınmasını sağlamakta; bu açıdan taşınan eşyaların karakteristik özellikleri açısından en iyi bilgiye gönderen sahip olmaktadır. Kaldı ki Aydın'ın da haklı olarak ifade ettiği gibi uygulamada taşıyıcı, yükleme ve istifleme anında ancak sürücüsü ile alanda bulunmakta; yükleme ve istifleme için taşıyıcının ayrıca personel tahsisinin taşıyıcıdan beklenmesinin hayatın olağan akışına uygun olmadığı söylenebilecektir (bkz. Aydın, *CMR*, 38).

¹⁰⁶ Doktrinde, işletme güvenliği çerçevesinde taşıyıcının ani fren dolayısıyla eşyanın dengesinin bozulmaması veya düşmemesi için gerekli özeni göstermesi gerektiği ifade edilse de (bkz. Türkel, "En Yüksek Özen", 304; Oyal, "İşletme Güvenliği", 1285) kanaatimizce ani fren, normal taşıma sırasında olağan bir şekilde vuku bulabilir ve bu sebeple de öngörülebilir niteliktedir. Bu sebeple yüklemeyi ve istiflemeyi yapan gönderenin bu riske karşı tedbir alması gerekmektedir. Alman hukukunda da aracın ani fren yapması, taşıma sırasında olağan ve öngörülebilir nitelikte sayılarak gönderenin yüklemeyi aracın ani fren yapabileceği ihtimaline uygun olarak yapması gerektiği belirtilmektedir (bkz. Oyal, "İşletme Güvenliği", 1272). Ani kaçış manevraları da bu yönde gönderenin dikkate alması gereken bir ihtimal iken aracın trafik kazası yapma ihtimalinin dikkate alınması ise öngörülebilirliği mümkün olmadığından gerekmemektedir (bkz. Oyal, "İşletme Güvenliği", 1272-1273) Aynı durumun taşıyıcıdan da beklenemeyeceği yönünde bkz. Türkel, "En Yüksek Özen", 304. Benzer şekilde aksine bir düzenleme söz konusu değilse, taşıma güzergahının taşıyıcı tarafından belirlendiği dikkate alındığında gönderenin bu yolun iyi veya kötü durumda olup olmadığını bilmesi beklenemeyeceğinden taşıyıcının, kötü yol güzergahı konusunda göndereni bilgilendirmesi ve yükleme ve istifleme için gerekli tedbirleri almasını talep etmesi gerekir (bkz. Oyal, "İşletme Güvenliği", 1276).

Eşyanın yeterince sıkı bağlanmaması veya yeterli şekilde sabitlenmemesi taşıma güvenliği ile ilişkilidir¹⁰⁷.

Her ne kadar Dairenin vermiş olduğu kararda uyuşmazlığın, “taşıyıcının yükleme ve istifleme bakımından nezaret etme yükümlülüğünü ihlal ettiği ve kusurlu (müterafık kusuru) olduğuna ilişkin bozma ilamındaki kabulün hakimın hukuki bilgisi kapsamında mı olduğu yoksa teknik bilirkişinin çözmesi gereken bir olgu mu olduğu; varılacak sonuca göre, tarafların kusur oranları bakımından gerektiğinde bilirkişiden ek rapor alınması veya yeniden bilirkişi incelemesi yaptırılması gerekip gerekmediği noktalarında” toplandığı ifade edilse de bu hususa ilişkin açıklama yapılmayarak taşıyıcının kusurunun tespitinin hakimın hukuki bilgisi ile mi yoksa teknik bilirkişinin marifetiyle mi yapılacağı açıklanmamış ve taşıyıcı müterafık kusurlu olarak addedilmiştir. Tarafların kusur oranları ise inceleme konusu yapılmamıştır¹⁰⁸. Kurulan hüküm bu sebeple de eksiktir.

Açıklanan tüm bu sebeplerle, Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun öngelen uyuşmazlıkta, 6102 sayılı Kanun’un yürürlüğe girmesinden önce uyuşmazlık meydana gelse dahi taşıyıcının nezaret etme yükümlülüğünü geniş yorumlayarak taşıyıcıya hatalı yükleme ve istif konusunda gerekli tüm önlemleri alma yükümlülüğü ile yüklemesinin CMR m. 17/4-c hükmü ile çelişmekte; uzmanlık gerektirmeden anlaşılan hatalar bakımından ise sevk mektubuna çekince koymak suretiyle bu durumun ifade edilmesi gerektiği ve dosya kapsamında alınan uzman raporları neticesinde de yükleme hatasının açıkça gözlemlenebildiğine dair ibare yer almadığı da dikkate alınarak konunun özel ve teknik bilgi gerektirmesi hasebiyle bu hususun uzmanlarca ortaya konması gerektiğine ilişkin karar vermesinin daha yerinde olacağını düşünülmektedir.

¹⁰⁷ Oyal, “İşletme Güvenliği”, 1274.

¹⁰⁸ Yargıtay 11. HD. 13.09.2017 T. 2016/7258 E., 2017/4332 K. sayılı ilamında tarafların kusur durumu ve kusur oranı belirtilmeksizin zararın tamamının taşıyıcıların sorumluluğunda tutulmasını doğru bulmayarak verilen kararı bozmuştur.

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. Yazar Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi çalışanıdır.
Etik Kurul Onayı:	Gerekmemektedir.

KAYNAKÇA

Adıgüzel, Burak. “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Eşya Taşıma Hukuku Alanında Getirilen Yenilikler”. Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi. 18/2 (2012), 769-792. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/issue/48277/616861>

Adıgüzel, Burak. *Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Sorumluluğu*. Ankara: Adalet Yayınevi, 2012.

Adıgüzel, Burak. *Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç)*. Ankara: Adalet Yayınevi, 2020.

Ağaoğlu, Cahit. “Incoterms ® 2020”, *Public and Private International Law Bulletin*, 40/2: 2020, 1113-1149. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ppil/issue/56082/840334>

Akburak, Sümeyye. “Taşıyıcının Sorumluluğu Alanında CMR’nin 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na İktibası”. İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. 2011.

Akıncı, Elif. “CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulma Halleri (Genel Sebepler)”. Konya Barosu Dergisi. 1/2 (2017), 13-44. <https://www.jurix.com.tr/article/12749>

Akıncı, Ziya. *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*. Ankara: Seçkin Yayınevi, 1999.

Arkan, Sabih. *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1982.

Aydın, Alihan. *CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*. İstanbul, Beta Yayınları, 2002.

Erdem, Ercan. *CMR Konvansiyonu ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Karayolu Taşıma Hukuku*. Ankara: Bilge Yayınevi, 2013.

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

Gençtürk, Muharrem. *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuk (Gecikmeden Doğan Sorumluluk)*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2006.

Günel, Halil Yılmaz. "Müterafik Kusur". Ankara Üniversitesi SBF Dergisi. 16/1 (1961), 208-220. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ausbf/issue/3177/44207>

Günaydın, Özge Elmas. "Incoterms 2000, 2010 Ve 2020 Revizyonlarına Genel Bakış", *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 11/2:2021, 755-779. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ckuiibfd/issue/66366/871338>

Karan, Hakan. *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi*. Ankara: Turhan Kitabevi, 2011.

Kaya, Arslan. "Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme (CMR)'de Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)". İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası., 56/1-4 (1998), 239-267. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhfm/issue/9068/113093>

Kıran, Süleyman. *Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşınması*. Ankara: Adalet Yayınevi, 2015.

Misili, Sinan. "Karayolunda uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon (CMR) Uygulama Alanına İlişkin Şartlar ve CMR m. 2 Uygulaması". *Terazi Hukuk Dergisi*. 14/151 (2019), 545-555. <https://www.jurix.com.tr/article/18471>

Oyal, Ahmet Batuhan. "Taşıyıcının Yüklemenin İşletme Güvenliğine Uygun Olarak Yapılmasını Sağlama Yükümlülüğü". Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi. 12/2 (2022), 1261-1315. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/sduhfd/issue/74806/1227511>

Özel, Bilal. *Türk Ticaret Kanunu Çerçevesinde Karayolu ile Eşya Taşımalarında Gönderenin Sorumluluğu*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021.

Türkel, Doğuş Taylan. “Taşıyıcının En Yüksek Özeni Üzerine Bir İnceleme (TTK m. 876)”. Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi. 22/1 (2020), 255-320. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/deuhfd/issue/54409/704816>

Uslu, Murat. “Ara Taşıyıcıların, Asıl Taşıyıcıya Karşı Gecikmeden Doğan Sorumluluklarının CMR Hükümleri Çerçevesinde Kapsamı ve Sınırları”. Terazi Hukuk Dergisi. 2/15 (2007), 33-47. <https://www.jurix.com.tr/article/236>

Uslu, Murat. *CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2010.

Uyaroğlu, Osman. “CMR’ye Göre Taşıyıcının Eşyanın Kaybı ve Hasarından Doğan Zararlardan Sorumluluğu”. Türkiye Adalet Akademisi Dergisi. 51: (2022), 535-564. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/taad/issue/71085/1140219>

Yavaş, Aksoy. *Karayolunda Konteyner İle Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016.

Yüce, Aydın Alber. “Karayolu Taşımalarında Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluktan Kurtulmasında Özel Sebepler”. Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi. 25/1 (2019), 360-388. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/issue/46464/583736>

Yürük Yeniocak, Demet. *CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2019.

YARGI KARARLARI

Yargıtay 11. HD. 1993/3480 K. 13.05.1993 T.

Yargıtay 11. HD. 1995/9297 K. 18.12.1995 T.

Yargıtay 11. HD. 2002/10202 K. 11.11.2002 T.

Yargıtay 11. HD. 2003/9575 K. 20.10.2003 T.

Yargıtay 11. HD. 2005/318 K. 26.10.2005 T.

Yargıtay 11. HD. 2006/997 K. 06.02.2006 T.

Yargıtay 11. HD. 2017/3500 K. 07.06.2017 T.

Yargıtay 11. HD. 2017/4332 K. 13.09.2017 www.kazanci.com 12.10.2023
Yargıtay 11. HD. 2018/130 K. 10.10.2018 T. www.kazanci.com 15.12.2023
Yargıtay 11. HD. 2018/2379 K. 04.04.2018 www.kazanci.com 15.12.2023
Yargıtay 11. HD. 2018/2670 K. 12.04.2018 www.kazanci.com 18.01.2024
Yargıtay 11. HD. 2019/6712 K. 24.10.2019 T. www.kazanci.com 27.01.2024
Yargıtay 11. HD. 2019/8088 K. 11.12.2019 www.kazanci.com 24.01.2024
Yargıtay 11. HD. 2021/1757 K. 25.02.2021 www.kazanci.com 24.01.2024
Yargıtay 11 HD. 2021/3986 K. 22.04.2021 www.kazanci.com 24.10.2023
Yargıtay 11. HD. 2022/3933 K. 23.05.2022 www.kazanci.com 11.11.2023
Yargıtay 11. HD. 2023/2184 K. 10.04.2023 T. www.kazanci.com 16.11.2023

KISALTMALAR

BAM	: Bölge Adliye Mahkemesi
bkz.	: Bakınız
CMR	: Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi
dp.	: Dipnot
E.	: Esas
E.T.	: Erişim Tarihi
HD.	: Hukuk Dairesi
INCOTERMS	: International Commercial Terms
K.	: Karar
m.	: Madde
MTO	: Milletlerarası Ticaret Odası
SBF	: Siyasal Bilgiler Fakültesi
T.	: Tarih
TBK	: 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TMK	: 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu

