T. C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

CMR HÜKÜMLERİNE GÖRE MÜTEAKİP TAŞIMA

Oğuz YILMAZ

Danışman

Yrd. Doç. Dr. Ahmet Türk

2007

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum "**CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma**" adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

..../..../.....

Oğuz YILMAZ

İmza

YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI

Öğrencinin
Adı ve Soyadı : Oğuz YILMAZ
Anabilim Dalı : ÖZEL HUKUK
Programı : ÖZEL HUKUK
Tez Konusu : CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma
Sınav Tarihi ve Saati :

Yukarıda kimlik bilgileri belirtilen öğrenci Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün …….. tarih ve ……. Sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Lisansüstü Yönetmeliğinin 18.maddesi gereğince yüksek lisans tez sınavına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini ……. dakikalık süre içinde savunmasından sonra jüri üyelerince gerek tez konusu gerekse tezin dayanağı olan Anabilim dallarından sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

BAŞARILI	O	OY BİRLİĞİİ ile	O
DÜZELTME	O*	OY ÇOKLUĞU	O
RED edilmesine	O**	ile karar verilmiştir.	

Jüri teşkil edilmediği için sınav yapılamamıştır. O***
Öğrenci sınava gelmemiştir. O**

* Bu halde adaya 3 ay süre verilir.
** Bu halde adayın kaydı silinir.
*** Bu halde sınav için yeni bir tarih belirlenir.

	Evet
Tez burs, ödül veya teşvik programlarına (Tüba, Fullbrightht vb.) aday olabilir.	O
Tez mevcut hali ile basılabilir.	O
Tez gözden geçirildikten sonra basılabilir.	O
Tezin basımı gerekliliği yoktur.	O

JÜRİ ÜYELERİ		İMZA
……	□ Başarılı □ Düzeltme□ Red	……..
……	□ Başarılı □ Düzeltme□ Red	…….....
……	□ Başarılı □ Düzeltme□ Red	…. ……

ÖZET

Tezli Yüksek Lisans Tezi

CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma

Oğuz YILMAZ

Dokuz Eylül Üniversitesi
Sosyal Bilimleri Enstitüsü
Özel Hukuk Anabilim Dalı
Özel Hukuk Programı

Globalleşen dünyada, uluslararası ticaretin artması ile birlikte, ticaretteki en önemli konulardan birisi olan taşımacılığın da gelişmesi ve bu gelişime paralel olarak taşıma şirketleri arasındaki uzmanlaşma kaçınılmaz bir gerçek olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu gerçeğe ek olarak ticari iş yapan, bir tarafta gönderen ve diğer tarafta gönderilenin, ticari eşyanın taşımasında güven koşulu ile birlkte düşünüldüğünde, günümüz dünyasında özellikle uzun mesafeli taşımalar genellikle birden çok taşıyıcı tarafından yapılmaktadır.

Birden çok taşıyıcı tarafından yapılan taşımada, yükün herhangi bir şekilde kaybolması, hasara uğraması veya gecikmesi durumunda ortaya çıkabilecek uyuşmazlıklarda, hangi taşıyıcının ne ölçüde sorumlu olduğu ve hak sahiplerinin zararlarının tazmini için hangi taşıyıcılara başvuracağı ve kendisinden tazminat alınmış bir taşıyıcının hangi şartlar dahilinde ödediği tazminat için rücu edebileceği hususları taşımanın türüne göre büyük farklar arzedecektir.

Bu farklı taşıma türlerinden karşımıza çıkanlardan ve tezimin konusunu oluşturan müteakip taşıma, uluslararası karayolu taşıyıcıların ve gönderen ile gönderilenin uygulamada sıklıkla karşılaştığı bir taşıma türüdür. Bu taşıma türünü yanı sıra diğer taşımalar ve özellikle alt taşıma ilişkisi de uygulamda sıklıkla karşımız çıkan bir uygulamadır. Müteakip taşıyıcıyı alt taşıyıcıdan ayıran en büyük özellik taşımaya katılan tüm taşıyıcıların yükü ve CMR taşıma senedini kabul etmeleri ile birlikte tüm taşımanın bir parçası

olmaları ve tüm taşımadan dolayı sorumluluk altına girmeleridir.

İşte tezimde yukarıda anlatmaya çalıştığım mütakip taşıma ve alt taşıma ilişkisi CMR hükümleri ve TTK hükümleri ile birlikte Ticaret Kanunu Tasarısı Hükümleri ile de kıyasen incelenmiş ve gerekli şartlar ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: **1)**Müteakip Taşıyıcı, **2)**Alt Taşıyıcı, **3)** CMR taşıma senedi, **4)** Tek Sözleşme Uyarınca Yapılan Taşıma, **5)** Uluslararası Karayolu Eşya Taşıması

ABSTRACT

Master Thesis

Successive Carriage According to CMR Provisions

Oğuz YILMAZ

Dokuz Eylül Üniversitesi
Institute of Social Science
Department of Private Law
Private Law Program

In Today's global world, by increasing the trade, it is unavoidable to improve one of the most important issue of the commerce, "the carriage". In addition to this truth, both parties, (one side is sender and the other side is receiver) who do business, want to feel in confidence concerning their goods during the carriage. Because of this, today especially the long distance carriages are generally performed by more than one carrier.

The carriage that is performed by more than one carrier is of great difference in the dispute of which carrier is liable in the carriage and at which rate and against which carriers should the cargo interests claim for the compensation of their derogation and finally in which circumstances the carrier who pays compensation to the cargo interests recourse to the other carriers in the event of loss, damage and delay, according to type of the carriage.

One type of this carriage that is main subject of my thesis is successive carriage. It is very well known type among the sender, receiver and international road carriers. Moreover, in practice the other types of carriages especially the sub carriages are also common in commerce area. The clearest feature that aparts the successive carrier from the sub carrier is acceptance of the goods and CMR consignment note of the all carriers that attend the carriage. By this way all of the carriers become the part of the whole transport and liable from whole carriage.

The issue I try to explain above is examined detailed in the thesis and provisions of CMR are compared with the provisions of Turkish Commerce Code and Project of Turkish Commerce Code.

Keywords: 1) Successive Carrier, **2)** Sub Carrier, **3)** CMR Consignment Note,
4) The Carriage that is performed by single contract,
5) International carriage of goods by road

CMR HÜKÜMLERİNE GÖRE MÜTEAKİP TAŞİMA

YEMİN METNİ ii
TUTANAK.....iii
ÖZET.....iv
ABSTRACT.....vi
İÇİNDEKİLER viii
KISALTMALAR xii
GİRİŞ 1

BİRİNCİ BÖLÜM
CMR TARİHÇESİ VE TAŞIMANIN BİRDEN FAZLA TAŞIYICI TARAFINDAN YAPILMASI

§ 1- CMR TARİHÇESİ.....5
§ 2- MÜTEAKİP TAŞIYICI (SUCCESSIVE CARRIAGE) İLE İLGİLİ ESASLAR 6
I) CMR HÜKÜMLERİNE GÖRE MÜTEAKİP TAŞIYICI KAVRAMI 6
II) MÜTEAKİP TAŞIYICI İLE ALT TAŞIYICI KAVRAMLARI VE KARŞILAŞTIRMASI.....9
A) ALT TAŞIYICI.....9
B) MÜTEAKİP TAŞIYICI 12
C) MÜTEAKİP TAŞIYICI İLE ALT TAŞIYICININ KARŞILAŞTIRMASI.....13
III) MÜTEAKİP TAŞIMANIN ŞARTLARI.....14
A) TEK SÖZLEŞMENİN VARLIĞI.....15
B) CMR TAŞIMA SENEDİ GEREKSİNİMİ 18
IV) MÜTEAKİP TAŞIMADA RÖMORK SORUNU 33
V) CMR MADDE 34'ÜN MÜTEAKİP TAŞIYICILARA ETKİSİ.....35
§ 3- TTK HÜKÜMLERİNE GÖRE YARDIMCI ŞAHIS, ALT TAŞIYICI VE MÜTEAKİP TAŞIYICI KAVRAMLARI.....36

I) GENEL OLARAK 36
II) YARDIMCI ŞAHISLARIN FİİLLERİNDEN
DOĞAN SORUMLULUK.....38
A) YARDIMCI ŞAHISLAR.....38
1) Taşıyıcının Maiyetinde Çalışanlar.....38
2) Taşıyıcının Kullandığı Kişiler 39
B) TAŞIYICININ YARDIMCI ŞAHISLARIN FİİLLERİNDEN
DOĞAN SORUMLULUĞUNUN KOŞULLARI 40
1) Yardımcının Kusurlu Olması.....40
2) Kusurlu Davranışın Zarara Neden Olması 42
C) ARA TAŞIYICILARDAN KAYNAKLANAN SORUMLULUK 43
1) Ara Taşıyıcılar 43
a. Eşyanın Taşınmasının Kendilerine Bıraktığı Kişiler.....43
b. Taşıyıcının Yerine Geçenler 44
2) Asıl Taşıyıcının Sorumluluğunun Koşulları 46
a. Ara Taşıyıcının Kusurlu Olması.....46
b. Kusurlu Davranışın Zarara Neden Olması.....48

İKİNCİ BÖLÜM
CMR TAŞIMA SENEDİ VE MÜTEAKİP TAŞIMAYA İLİŞKİN DİĞER BELGELER

§ 1- CMR TAŞIMA SENEDİ.....49
I) GENEL OLARAK 49
II) CMR TAŞIMA SENEDİNİN GEREKLİLİĞİ 50
III) CMR TAŞIMA SENEDİNİN ŞEKLİ.....52
IV) CMR TAŞIMA SENEDİNİN İSPAT ETKİSİ
İÇİN GEREKEN KOŞULLAR 54
V) CMR TAŞIMA SENEDİNİN İÇERİĞİ 54
VI) CMR TAŞIMA SENEDİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ.....55
§ 2- CMR m. 9 HÜKMÜNÜN HUKUKİ YAPISI.....56
I) GENEL OLARAK 56

II) İLK GÖRÜNÜŞ İSPATI/DELİLİ 57
III) İLK GÖRÜNÜŞ İSPATI/DELİLİ'NİN HUKUKİ NİTELİĞİ.....59

§ 3- MÜTEAKİP TAŞIMAYA İLİŞKİN DİĞER BELGELER.....61

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

MÜTEAKİP TAŞIMADA SORUMLULUK DAVALARI

§ 1- SORUMLULUK DAVASININ TARAFLARI 65

I) DAVACI 65
II) DAVALI 66
A) İLK TAŞIYICI.....68
B) SON TAŞIYICI.....68
C) ZIYA, HASAR VEYA GECİKMENİN MEYDANA GELDİĞİ TAŞIYICI 70

§ 2- AYNI ANDA BİRDEN ÇOK TAŞIYICIYA KARŞI AÇILAN DAVALAR VE YETKİLİ MAHKEME 70
I) SORUMLULUĞUN DAYANAĞI VE KAPSAMI.....71
II) KARŞI DAVA VE DEFİLER 73

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

MÜTEAKİP TAŞIYICILAR ARASINDAKİ HUKUKİ İLİŞKİLER VE BİR TAŞIYICININ ÖDEME GÜÇLÜĞÜNE DÜŞMÜŞ OLMASI

§ 1- MÜTEAKİP TAŞIYICILAR ARASINDAKİ HUKUKİ İLİŞKİLER.....75
I) GENEL OLARAK 75
II) KAPSAM 75
III) PAYLAŞIMA İLİŞKİN KOŞULLAR 80
A) MADDE 37/a UYGULANMASI DURUMUNDA.....81
B) MADDE 37/b UYGULANMASI DURUMUNDA.....83
C) MADDE 37/c UYGULANMASI DURUMUNDA 84

§ 2- BİR TAŞIYICININ ÖDEME GÜÇLÜĞÜNE DÜŞMESİ.....86

I) GENEL OLARAK 86
II) ÖDEME GÜÇLÜĞÜ KAVRAMI 86
III) MADDE 37 VE 38 KAPSAMINDA TAŞIYICILAR ARASI İLİŞKİLERİN HESAPLANMASI 87

BEŞİNCİ BÖLÜM
TAŞIYICILAR ARASINDAKİ RÜCU DAVALARINDA USUL VE SÖZLEŞME SERBESTİSİ

§ 1- TAŞIYICILAR ARASINDAKİ RÜCU DAVALARINDA USUL 92
I) GENEL OLARAK 92
II) YARGILAMANIN DAVACIYA KARŞI ETKİSİ 93
III) YETKİ KURALLARI 94
IV) YARGILAMANIN ETKİSİ 96
V) ZAMANAŞIMI 97
§ 2- SÖZLEŞME SERBESTİSİ 102

SONUÇ 104
KAYNAKÇA 111

KISALTMALAR

Ank.	Ankara
Anm.	Anmerkung (Not)
Art.	Artikel
AÜHFD	Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
BGH	Bundesgerichtshof
BK	Borçlar Kanunu
Bkz.	Bakınız
CIM	Convention internationale concernant le transport des marchandies par chemins de fer
C.	Cilt
CMR	Convention relative au contract de transport international de mercahndises par route (Karayolu ile Uluslar arası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma)
COD	Cash On Deliviry (Teslimde Peşin Ödemeli)
çev.	Çeviri
Diss.	Dissertation
dpn.	dipnot
E.	Esas
ECE	Avrupa Ekonomi Komisyonu
edit.	Editör
ETL	European Transport Law
f.	Fıkra
FIATA	International Federation of Freight Forwarder Associations
HD	Hukuk Dairesi
HGB	Handelsgesetzbuch
HGK	Hukuk Genel Kurulu
HUMK	Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu
İst.	İstanbul

İÜHFM	İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K.	Karar
Karş.	Karşılaştırınız
m.	Madde
MK	Medeni Kanun
para.	paragraf
Rep.	Report
RG	Resmi Gazete
s.	Sayfa
S.	Sayı
TD	Ticaret Dairesi
TranspR	Transportrecht
TTK	Türk Ticaret Kanunu
vd.	ve devamı
Vol.	Volume

GİRİŞ

Uluslararası karayolu taşıması günümüzde ülkemizde ve Avrupa'da en çok kullanılan taşıma türüdür. Ticari hayatta taşınacak olan ticari emtia, büyük bir oranda karayolunda ile taşınmaktadır. Ancak karayolu taşıyıcıları genel olarak taşıma işini kendileri yapmaktansa özellikle uzun mesafeli taşımalarda, bu işi birden çok taşıyıcıya yaptırma yolunu seçmektedirler.

Taşıma sözleşmesinin birden çok taşıyıcı tarafından yapılması uygulamada genellikle iki şekilde karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan ilki, gönderenin yükün taşıma organizasyonunun yapılabilmesi için bir taşıma komisyoncu ile anlaşması durumudur. Taşıma komisyoncusu da tüm taşımanın gerçekleştirilebilmesi için bir taşıyıcı ile alt taşıma sözleşmesi yapar. Bu durumda fiili taşıyıcı ile gönderen arasında sözleşmesel bir ilişki bulunmadığından CMR hükümleri uygulama alanı bulamayacaktır[1]. Taşıma sözleşmesinin birden çok taşıyıcı tarafından yapılabilmesinin ikinci yolu da gönderenin eşyanın taşınması için bir taşıyıcı ile anlaşması ve bu taşıyıcının da taşımanın tamamını veya bir kısmını başka bir taşıyıcıya bırakması durumudur. Bu durumda aşağıda müteakip taşıyıcı ile ilgili açıklamalarımızda anlatacağımız müteakip taşıyıcı sıfatının kazanılabilmesi için gereken şartların mevcut olması halinde ikinci taşıyıcı CMR m. 34 anlamında müteakip taşıyıcı olacak ve ilk taşıyıcı ile ikinci taşıyıcı arasındaki ilişki de CMR'ye tabi olacaktır[2].

Taşıyıcıların, taşıma işini yaptırdıkları taşıyıcıların hukuki statüleri oldukça farklıdır ve her bir statüye gerek CMR gerekse TTK hükümleri uyarınca ayrı hukuki uygulamalar getirilmiştir. Tez konumuzun adını oluşturan "müteakip taşıma" ve "müteakip taşıyıcı" kavramları ile daha başka bir hukuki statüyü temsil eden "alt

---

1 **ARKAN, Sabih:** Eşyanın Karayolu Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerine Bir İnceleme, ETS, İst. 1984 (CMR Üzerine Bir İnceleme), s. 9

2 bkz. **YEŞİLOVA, Ecehan:** Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcının Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, Ank. 2004, s. 142

taşıma" ve "alt taşıyıcı" kavramları ve bunlara bağlanan hukuki sonuçlar tezimizin önemli bir bölümünü oluşturmaktadır.

CMR Konvansiyonu ve bu Konvansiyonun altıncı bölümünde belirtilmiş olan "müteakip taşıma", "alt taşıma" gibi kavramlardan bahsetmeden önce CMR Konvansiyonun önemi ve tarihçesine değinmekte yarar olduğunu düşünmekteyim. Bu nedenle tezimin ilk bölümünde bu kavramlar anlatılmadan önce CMR tarihçesine biraz olsun değinilmiştir.

Müteakip olarak ise, ilk bölümün ikinci kısmında, taşımanın birden fazla taşıyıcı tarafından yapılması başlığında, hem CMR hükümlerine hem de TTK hükümleri ve ayrıca yakın bir gelecekte yürürlüğe girecek olan TTK Tasarısı hükümlerinde müteakip taşıma ve alt taşıma kavramları açıklanacak ve mahkeme kararları doğrultusunda aralarındaki farklar anlatılmaya çalışılacaktır.

Tezimin ikinci bölümünde, CMR hükümleri uyarınca müteakip taşıyıcı olabilmek için hayati bir önemi olan CMR taşıma senedinin hukuki durumu incelenecek ve özellikle CMR 9'da belirtilen hukuki yapısı yabancı hukukların da konuya atfından yararlanılarak ayrıntılı olarak ele alınacaktır. İkinci bölümde ise müteakip taşımaya ilişkin CMR 35. maddesinde belirtilen diğer belgelerden söz edilecektir.

Tezimin üçüncü bölümünde ise CMR 36. maddesinde belirtilmiş olan sorumluluk davalarından ve özellikle davalı olabileceklerin hukuki durumu TTK ve TTK Tasarısı hükümleri ile kıyaslamaları olarak ayrıntılı bir şekilde anlatılacaktır.

Dördüncü bölümde de CMR 37. maddesinde ele alınmış olan müteakip taşıyıcılar arasındaki ilişkiler ve CMR 38. maddesindeki ödeme güçlüğüne düşmüş olan taşıyıcının sorumluluk payının diğer taşıyıcılara dağılımı ile ilgili olarak ayrıntılı açıklamalar yapılacaktır.

Beşinci ve son bölümde ise, CMR 39'da düzenlenmiş olan taşıyıcılar arasındaki rücu davalarında usul, özellikle yargılamanın davacıya karşı etkisi, yetki kuralları ve zamanaşımına ilişkin farklı düzenlemeler dikkat çekilip ayrıntılı olarak incelenecektir. Bölümün ve tezin son kısmında da, CMR 40. maddesinde belirtilmiş olan sözleşme serbestisinden bahsedilecek, anlamı ve yorumu üzerinde durulacaktır.

Görüldüğü gibi tezimiz toplam beş bölümden oluşmaktadır. CMR Konvansiyonundaki müteakip taşımaya ilişkin 34. ve 40. maddeler arasındaki her bir madde ayrı ayrı işlenmeye çalışılmıştır. Bunun nedeni tezimize ufak bir şerh görüntüsü verebilme düşüncesi olduğunu açıklamakta yarar görmekteyim.

CMR Konvansiyonu, üye ülkelerdeki karayolu ile eşya taşıması hususunda yeknesak bir düzenleme getirdiği için oldukça büyük bir öneme haizdir ve hukukçular tarafından çok iyi yorumlanması gereken bir Konvansiyondur. Bir örnekle Konvansiyonun önemini açıklamaya çalışalım. Örneğin; Türk menşeili bir şirket Finlandiya'dan Türkiye'ye taze meyve getirtebilmek için bir Alman taşıma komisyoncusu ile anlaşıyor. Alman komisyoncu, taşıma işinin gerçekleştirilmesi için İsveçli bir taşıma şirketi ile anlaşma yapıyor. Ancak İsveçli bu şirket kendi bünyesinde taşımayı sağlıklı yapabilecek yeterli donanımın olmaması sebebiyle taşıma işini Danimarkalı bir taşıma şirketine devrediyor ve yük bu Danimarkalı şirket tarafından Türkiye'ye getirildiğinde soğutucuların bozuk olması sebebiyle meyvelerin çürümüş olduğu tespit ediliyor.

Yukarıda bahsettiğimiz senaryo gerçekleştiğinde acaba uyuşmazlığa hangi ülke hukuku uygulanacak? Bu sorun CMR Konvansiyonundan evvel oldukça karmaşık ve içinden çıkılmaz bir durum iken Konvansiyonun yürürlüğe girmesi ile artık en azından Konvansiyona dahil ülkeler için tartışma konusu olmaktan çıkmıştır.

CMR Konvansiyonundan evvel taşıma hukukuna ilişkin olarak demiryolu taşımasına ilişkin CIM Konvansiyonu (1890), deniz taşımalarına ilişkin Lahey kuralları (1924) ve hava taşımalarına ilişkin Varşova Konvansiyonu (1929),

uluslararası taşımalar için tertip edilmiştir ancak karayolu taşıması için herhangi bir uluslararası sözleşmenin olmaması büyük bir eksiklik olarak kalmıştır. Bu eksiklik 1960 yılında yapılan Uluslararası Eşya Taşımalarına İlişkin CMR Konvansiyonunun yapılması ile giderilmiştir.

CMR, ilk olarak ECE (Avrupa Ekonomi Komisyonu) tarafından 1956 yılında on ülkenin imzalaması ile temelleri atılmıştır[3]. Daha sonra CMR madde 43 uyarınca Konvansiyon 2 Temmuz 1961 tarihinde yürürlüğe girmiştir[4].

Özellikle Doğu Avrupa ülkelerinin de Konvansiyona dahil olması ile birlikte coğrafi olarak CMR'nin hükmü Avrupada büyük bir alana yayılmış ve kapsamı genişlemiştir.

---

[3] Bu ilk on ülke: Belçika, Batı Almanya, Fransa, Yugoslavya, Lüksemburg, Hollanda, Avusturya, Polonya, İsveç ve İsviçre'dir.

[4] **BLASCHE, Gerhard:** "Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road – CMR", 3 International Bussines Law 1975, s. 25.

BİRİNCİ BÖLÜM

CMR TARİHÇESİ VE TAŞIMANIN BİRDEN FAZLA TAŞIYICI TARAFINDAN YAPILMASI

§ 1- CMR TARİHÇESİ

Yirminci yüzyılın başlarında kara taşımacılığında uluslararası gelişmelerin teknolojinin de gelişimi ile artması sebebiyle karayolu taşımalarında bazı sorunların doğması kaçınılmaz olmuştur. Uluslararası taşımanın niteliğinden kaynaklanan birtakım sorunların çözümlenmesi her bir ülkenin mevzuatında farklı düzenlemelerin olması sebebiyle oldukça zor ve ticaretin gerektirdiği pratiklikten uzak olduğu düşünülmüştür. Bu nedenle uluslararası taşımacılığın yeknesak bazı kurallar altına alınmaya çalışılmasına ilk olarak demiryolu ile eşya taşımasına ilişkin Bern'de imzalanan Konvansiyon ile başlanmıştır. Daha sonra söz konusu Konvansiyon bir çok kereler değişikliğe uğramıştır[5]. 1924 yılında yine Bern'de toplanan konferansta yolcu bagaj taşımacılığını ilgilendiren ayrı konvansiyonlar hazırlanmıştır[6]. Bu konvansiyonlar da iki kez değiştirildikten sonra 1970 yılındaki son değişiklik Türkiye tarafından 03.07.1975 tarihli 1924 sayılı onay kanunu ile onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Demiryolu ile ilgili sözleşmelerin kilometre taşını oluşturan değişiklik 1980 yılında gerçekleştirilen COTIF[7] Konvansiyonu ile eşya ve yolcu-bagaj sözleşmelerinin bir çatı altında toplanması olmuştur[8].

Demiryolu ile yapılan taşımalardaki bu gelişmelere rağmen karayolu taşımacılığındaki gelişmeler epeyce geç kalmıştır. Bunun başlıca nedeni 2. Dünya Savaşı sonrasındaki dünya üzerinde mevcut bulunan buhranlı durum ve bu konuyu

---

5 Konvansiyon bu dönemde 1893, 1895, 1896, 1906 tarihlerinde dört kez değişikliğe uğramıştır.

6 Bilindiği gibi bu Konvansiyon CIM (Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer) olarak adlandırılacaktır.

7 "Convention relative aux transport internationaux ferroviares"

8 Ayrıntılı bilgi için bkz. **ARKAN, Sabih:** Demiryolu ile Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ank, 1987.

milletlerarası bir düzene oturtacak ulusal kanunların yetersizliğidir[9]. Birleşmiş Milletlerin Avrupa işleri ile görevli komisyonu bu konunun yeknesak bazı kurallara bağlanması amacıyla çalışmalarına başlamıştır. Uzun bir tartışma dönemi sonrasında ortaya çıkan sözleşme 19.05.1956 tarihinde on devletçe imzalanarak CMR'nin oluşturulması sağlanmıştır[10]. Ancak anlaşma bazı prosedürlerin gerçekleşmesi için beklenmesi nedeniyle 02.07.1962 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden yaklaşık kırk yıl sonra 07.12.1993 tarihli 3939 sayılı kanunla CMR ve sözleşmeye ek 05.07.1978 tarihli protokole katılmıştır. Şu anda toplam otuz dört devlet CMR Konvansiyonunun tarafıdır[11].

§2- MÜTEAKİP TAŞIYICI (SUCCESSIVE CARRIER) İLE İLGİLİ ESASLAR

I) CMR HÜKÜMLERİNE GÖRE MÜTEAKİP TAŞIYICI KAVRAMI

CMR Konvansiyonunun 34. maddesiyle başlayıp 40. maddesi ile son bulan 6. bölümü "müteakip taşıma" müessesesini incelemiştir. CMR sözleşmesinin resmi Türkçe tercümesinde bu madde: "Tek bir mukavele ile düzenlenen taşıma, karayolu taşımacıları arasında ortaklaşa yapıldığında, tüm taşımanın yapılmasından her biri sorumludur. İkinci taşımacı ile onu takip eden taşımacılar, malları ve sevk mektubunu kabul etmiş olmaları dolayısıyla ve sevk mektubundaki koşullar altında anlaşmaya katılmış olurlar." şeklinde vücut bulmuştur. Ancak Yeşilova'nın da eserinde belirttiği gibi[12] konunun daha iyi anlaşılabilmesi için kavramları yerine oturtmamız gerekmektedir. Bunun için de CMR'nin İngilizce orijinalinde belirtilen "successive carriage" ve "successive carrier" kavramlarının Türk hukukundaki

---

9 **ARKAN**, CMR Üzerine Bir İnceleme, s. 7.

10 **ADIGÜZEL, Burak:** Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, İst. 2002, s.20.

11 Bu devletler; Almanya, Avusturya, Belçika, Belarus, Bosna Hersek, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Hırvatistan, Hollanda, İngiltere, İtalya, İrlanda, İsveç, İsviçre, Letonya, Litvanya, Lüksemburg, Macaristan, Moldavya, Norveç, Polonya, Portekiz, Romanya, Rusya, Slovakya, Slovenya, Tunus, Türkiye, Sırbistan Karadağ ve Yunanistan'dır.

12 **YEŞİLOVA,** s. 121.

karşılıklarını bulmamız gerekmektedir. "Successive" kelimesi birbirini takip eden, arkasından gelen, arka arkaya gelen anlamını içermektedir[13]. Bu bağlamda oturtulmaya çalışılan kavram da Türk doktrininde oldukça tartışılmıştır. Deniz[14] ve Ülgen[15] eserlerinde bu kavram için "zincirleme taşıma" ibaresini kullanmışlardır[16]. Ancak zincirleme taşıma kavramı tamamen farklı bir kavram olan "kombine taşıma" ile karıştırılabileceğinden kanımızca çok sağlıklı bir kullanım değildir. Bu konuya ilişkin olarak Çakıcı[17] eserinde "direkt taşıma" kavramını kullanmaktadır.

Akıncı[18], eserinde successive carrier karşılığı olarak "alt taşıyıcı" ibaresini kullanmıştır. Ancak alt taşıyıcı kavramı, "successive" tabiri karşılamada doğru kavram değildir. Şöyle ki; ileride de ayrıntılı olarak anlatacağımız gibi alt taşıma ve alt taşıyıcı tamamen gönderen ile asıl taşıyıcı arasında yapılan taşıma sözleşmesinden farklı bir husustur. Müteakip taşımada tek bir taşıma sözleşmesi ve CMR taşıma senedi mevcuttur. CMR taşıma senedini ve yükü kabul eden taşıyıcı CMR'nin 34. maddesi anlamında taşımanın tümünden sorumlu olacaktır. Örneğin, gönderen T1 ile bir taşıma sözleşmesi yapıp CMR taşıma senedi[19] düzenledikten sonra asıl taşıyıcı T1 yükü ve taşıma senedini ikinci bir taşıyıcı olan T2'ye devrederse T2 bu andan itibaren CMR madde 34 ve devamındaki hükümlerde düzenlenmiş taşıyıcı olacak ve taşımanın tümünden başlangıcından bitiş aşamasına kadar sorumlu olacaktır. Gönderen veya gönderilen CMR hükmünü ilgilendiren herhangi bir uyuşmazlıkta her ikisine birden başvurabileceklerdir. Ancak "alt taşıyıcı" asıl taşıma sözleşmesinden tamamen farklı başka bir taşıma sözleşmesi ile belirlenebilen bir taşıyıcıdır. Alt taşımada, asıl taşıyıcı, alt taşıyıcının bir nevi gönderenidir. Gönderen ile alt taşıyıcı arasında akdi herhangi bir ilişki bulunmamaktadır. Alt taşıyıcının bu taşımadaki tek

---

13 Redhouse Büyük El Sözlüğü, 13. Baskı 2000, s. 451.

14 **DENİZ, İnci:** Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, İst. 1982, s. 29., **ÜLGEN,** Hüseyin: Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İst. 1988, s. 18

15 **ÜLGEN, Hüseyin:** Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İst., s. 12

16 **DENİZ, İnci:** Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, İst. 1982, s. 29., **ÜLGEN,** Hüseyin: Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İst. 1988, s. 18.

17 **ÇAKICI, Latif:** Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık, Ank. 1978, s. 20

18 **AKINCI, Ziya:** Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Ank. 1999, s. 204.

19 Tezimde büyük bir çoğunlukla resmi Türkçe çevirisinde kullanılan "sevk mektubu" kavramı yerine, kavramı daha iyi karşıladığını düşündüğümüz "CMR taşıma senedi" kavramı kullanılmıştır.

muhatabı asıl taşıyıcıdır ve tamamen ona karşı sorumludur. Gönderene karşı sadece sözleşme dışı sorumluğu vardır. Bu bakımdan CMR konvansiyonu sadece sözleşmesel sorumluğu incelediğinden, gönderen CMR hükümlerine göre alt taşıyıcıya başvuramayacaklardır. Örneğimize dönecek olursak, gönderenin taşıma sözleşmesi yaptığı T1, başka bir sözleşme ile (ve düzenlenecek başka bir CMR taşıma senedi ile) taşıma işini T2'ye devrederse T2 bu durumda alt taşıyıcı sıfatını kazanır ve bu durumda gönderen ile herhangi bir sözleşmesel ilişki içinde olmadığından ötürü gönderen T2'ye karşı CMR hükümlerine dayanamayacaktır. Bu durumda gönderen CMR hükümlerinden faydalanmak istiyorsa şartları da varsa olsa olsa T1'e CMR'nin 3. maddesinde yer alan taşıyıcının yardımcı şahısların kusurundan doğan sorumluluğunu düzenleyen hükmüne göre sadece asıl taşıyıcıya başvurabilecektir.

Yargıtay'ımız da vermiş olduğu kararlarda "successive carriage" kavramının karşılığı olarak birçok kavram kullanmıştır. Bir kararında, "ara taşıyıcı" ibaresini kullanmış, "alt taşıyıcı" ibaresini ise yukarıda açıkladığımız şekilde asıl taşıyıcının taşıma işini bir başka mukavele ile devrettiği taşıyıcı olarak belirlemiştir[20]. Ancak daha yeni tarihli bir kararında ise yine bize göre yanlış olmakla beraber "successive carrier" kavramının karşılığı olarak "alt taşıyıcı" kavramı tercih edilmiştir[21]. Başka bir kararında ise; TTK'daki ifadeye sadık kalınarak "kendi yerine geçen taşıyıcılar" ibaresinin kullanılması tercih edilmiştir[22]. Başka bir kararında da müteakip taşıyıcı ifadesi olarak "müteselsil karayolu taşıyıcıları" kavramını kullanmayı uygun görmüştür[23]. Bir başka kararında ise "müteakip taşıyıcı" kavramından bahsedilmektedir. Gerçekten söz konusu kararının özet bölümünde, "...yabancı şirketin taşıyıcı olması ve E. A.Ş.'nin ise müteakip taşıyıcı olarak belirtilmiş bulunması nedeniyle..." demek suretiyle "müteakip taşıyıcı" kavramı Yargıtay

---

[20] Yargıtay 11. HD., 2002/5434 E, 2002/5832 K, 06.06.2002, (Kazancı Mevzuat Programı).

[21] Yargıtay 11. HD., 2003/6196 E, 2004/567 K, 22.01.2004, Söz konusu kararın özet bölümünde, "CMR Konvansiyonunun 34 ve 35'inci maddelerinde açıkça alt taşıma düzenlenmekle..." demek suretiyle alt taşıma kavramına vurgu yapılmaktadır. (Karar için bkz. **ERDİL, Engin:** CMR Konvansiyonu Şerhi, İst. 2007, s. 453 - 455).

[22] Yargıtay 11. HD., 1979/2362 E, 1979/3338 K, 25.06.1979, (Kazancı Mevzuat Programı).

[23] Yargıtay 11. HD., 2002/5434 E, 2002/5832 K, 06.06.2002, (bkz. **ERDİL,** s. 456 - 457).

tarafından da literatürde kabul edilmiştir[24].

Bizim katıldığımız görüş de Yeşilova'nın[25] eserinde belirtmiş olduğu gibi "successive carriage" kavramı yerine müteakip taşıma kavramını kullanmaktır. Müteakip kelimesi kavram itibariyle birbirini takip eden arka arkaya giden anlamındadır ve kanımca tezimin konusunu oluşturan "successive" kavramını en güzel şekilde ifade eden kavramdır.

II) MÜTEAKİP TAŞIYICI İLE ALT TAŞIYICI KAVRAMLARI VE KARŞILAŞTIRMASI

A) ALT TAŞIYICI

Alt taşıma ilişkisi, taşıma işlerinde en çok karşımıza çıkan durumdur. Bir yükü taşımak üzere gönderenle sözleşme yapan taşıyıcı, bu taşıma işini kendisi yapabileceği gibi, sözleşmede aksine bir düzenleme olmadığı sürece, yükün fiilen taşınmasını bir alt taşıyıcıya da bırakabilir. Bu durumda asıl taşıyıcı, alt taşıyıcı ile, gönderen ile yapmış olduğu sözleşmeden tamamen farklı bir sözleşme yapacaktır. Bu ikinci sözleşmenin göndereni, asıl taşıma ilişkisinin taşıyıcısı olacak, kendi taşıyıcısı ise alt taşıyıcı olacaktır. Burada önem arz eden husus, herhangi bir uyuşmazlık durumunda taşıyıcılar arasındaki sorumluluğun dağılımı ve paylaşımı üzerinedir. CMR hükümleri uyarınca alt taşıyıcı, asıl taşıyıcı ile gönderenin yapmış olduğu taşıma sözleşmesinin tarafı olmadığından ötürü, gönderene karşı herhangi bir sözleşmesel sorumluluğu olmayacaktır. Zaten sözleşme dışı sorumluluk halleri CMR kapsamında olmayacağından bu gibi durumlarda gönderen alt taşıyıcıya karşı sadece kanunlar ihtilafı bağlamında hangi ülkenin hukuku yetkili ise o hukuka göre başvurması söz konusu olacaktır. Gönderilenin durumu ise farklıdır. Gönderilen taşıma sözleşmesinin tarafı değildir ancak taşıma sözleşmeleri tam üçüncü kişi yararına sözleşmeler olduklarından, gönderilen alt taşıyıcıya karşı sözleşmeden

---

[24] Yargıtay 11. HD., 1990/4007 E, 1990/4403 K, 01.06.1990, (Kazancı Mevzuat Programı).
[25] **YEŞİLOVA,** s. 123.

kaynaklanan hakları kullanabilecektir[26]. Ancak burada da pek tabii ki alt taşıyıcıya karşı, alt taşıma sözleşmesinin hükümleri doğrultusunda başvurabilecektir.

Gönderenin bu gibi bir durumda sözleşme içi sorumluluk dahilinde başvurabileceği şahıs, kendisinin sözleşme yaptığı asıl taşıyıcıdır. Çünkü asıl taşıyıcı, CMR m. 3 uyarınca çalıştırdığı kimselerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden faydalandığı diğer kişilerin görevleri sırasındaki hareket ve ihmallerinden sanki bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumlu olacaktır.

Asıl taşıyıcının alt taşıma sözleşmesi yaparak yükü taşıttığı alt taşıyıcısı asıl taşıyıcıya herhangi bir hukuki ilişki ile bağlı olduğu durumlarda "çalıştırdığı kişiler", alt taşıyıcının tamamen farklı bir bağımsız müteahhit olması durumunda ise "hizmetlerinden faydalandığı diğer kimse" sıfatını haiz olacak ve asıl taşıyıcı bu kişilerin hareket ve ihmallerinden sorumlu olacaktır. "Hareket ve ihmallerinden" anlaşılması gereken nedir? Yani daha doğru bir ifade ile CMR'de taşıyıcının yardımcı şahısların eylemlerinden doğan sorumluluğun şartları nelerdir? Öncelikle sorumluluk nedeninin CMR'nin bir hükmünden doğmuş olması gerekmektedir. CMR'nin 3. maddesi bu hususu düzenlerken "Bu sözleşmenin uygulanması bakımından …" şeklinde başlamaktadır. Bu nedenle herhangi bir şekilde sözleşme kapsamında olmayan bir durumun varlığı söz konusu olduğunda CMR hükümleri uygulanamayacak ve bu vesileyle taşıyıcının yardımcı şahısların eylemlerinden doğan sorumluluğunu düzenleyen üçüncü madde hükmü uygulama alanı bulamayacaktır. Bu durumda ilgili ulusal hukukun hükümleri uygulanabilecektir. Örneğin haksız fiilden kaynaklanan bir uyuşmazlık durumu CMR'de düzenlenmediğinden bu durumda CMR konvansiyonu ve madde 3 uygulanamayacak yetkili iç hukuk uygulama alanı bulacaktır. Aynı şekilde ademi ifa konusu yine CMR'de düzenlenmiş bir konu değildir[27], bu nedenle ademi ifa durumunda da CMR

---

[26] **AKYOL, Şener:** Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, İst. 1976, s. 48.

[27] Ademi ifa'dan ne anlamak gerektiği hususunda AKINCI, taşıma sözleşmesinin taşıyıcı tarafından hiç yerine getirilmemesi. Yani yükü teslim almak için ya hiç taşıma aracının getirilmemesi yada getirilmesine rağmen yükü teslim almamasıdır. (**AKINCI,** s. 119**)**
Davranışları ademi ifaya yol açan yardımcı şahısların eylemlerinden doğan taşıyıcının sorumluluğu, CMR'nin 3. maddesine göre değil, ulusal hukuk hükümlerine göre

hükümleri uygulanamayacaktır.

İkinci olarak taşıyıcının CMR hükümlerine göre yardımcı şahısların eylemlerinden sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için, yardımcının hizmetinin taşımanın ifası için kullanması gerekmektedir. Bu hususta resmi tercüme: "Bu Sözleşmenin uygulanması bakımından taşımacı, çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden faydalandığı diğer kimselerin görevleri sırasında hareket ve ihmallerinden sanki bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumlu olacaktır" demektedir. Bu tercümeye göre, taşıyıcının çalıştırdığı kişilerin taşıma faaliyetleri ile ilgili bir görev icra etmeleri gerekmektedir[28].

Üçüncü ve son olarak asıl taşıyıcının sorumluluğundan söz edebilmek için zarara yol açan davranışın görev kapsamında olması gerekmektedir[29]. Ayrıca bu konuda önemli bir husus da asıl taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmek için yardımcı şahsın kusuru aranmamaktadır.

Yukarıda da bahsetmeye çalıştığımız hususlar neticesinde sonuç olarak, gönderenle bir taşıma sözleşmesi yapmış olan taşıyıcının, bu taşımayı kendisi yapmayarak başka bir taşıma sözleşmesi (alt taşıma sözleşmesi) ile bu işi başka bir taşıyıcıya bırakması durumunda gönderenin alt taşıyıcıya CMR hükümlerine göre başvurma hakkı olmayacaktır. Çünkü aralarında herhangi bir sözleşmesel ilişki yoktur. Gönderen bu durumda taşıma sözleşmesini yapmış olduğu asıl taşıyıcıya yukarıdaki şartlar dahilinde madde 3'e göre başvurma hakkı vardır ve asıl taşıyıcı da alt taşıyıcısının vermiş olduğu zarardan aynı Konvansiyon maddesi uyarınca sorumludur. Gönderilen ise yine yukarıda belirttiğimiz gibi alt taşıyıcıya başvurabilecektir. Taşımanın tarafı olmasa bile taşıma sözleşmesinin mahiyeti itibariyle üçüncü kişi yararına sözleşme olması sonucu gönderilen böyle bir hakka sahip olmaktadır. İç ilişkide ise pek tabii ki asıl taşıyan alt taşıyıcıya karşı CMR

---

değerlendirilmelidir.(**YEŞİLOVA,** s. 65, dpn. 135)

[28] Bu konuyla ilgili olarak daha geniş bilgi için bkz. **YEŞİLOVA,** s. 69 – 76.

[29] Daha geniş bilgi için bkz. **YEŞİLOVA,** s. 76 – 87**.**

hükümlerine göre, eğer şartları oluşmuşsa başvurabilecektir.

B) MÜTEAKİP TAŞIYICI

Müteakip taşıma, yine CMR konvansiyonu dahilinde CMR'nin 34 ve devamı maddelerinde düzenlenmiş taşıma işinin yine birden çok taşıyıcı tarafından yapıldığı durumları düzenlemektedir. CMR metninin İngilizce aslında "successive carrier" olarak düzenlenmiş olan bu kavramın dilimize uyarlaması konusunda doktrindeki tartışmaları da göz önüne alarak daha önce ayrıntılı olarak açıklamalarda bulunmuştuk. Biz tezimizde bu kavram yerine daha isabetli olduğunu düşündüğümüz "müteakip taşıyıcı ve müteakip taşıma" kavramlarını kullanmayı tercih ettik.

Müteakip taşımada ileride daha da ayrıntılı anlatacağımız gibi çok önemli iki kavram mevcuttur. Birden çok taşıyıcı tarafından yapılan taşımanın müteakip taşıma olabilmesi ve bu hususta CMR 34 vd. hükümlerinin uygulanabilmesi için mutlaka tek bir taşıma sözleşmesinin ve buna bağlı düzenlenmiş bulunan tek bir CMR taşıma senedinin bulunması gerekmektedir. Bilindiği gibi CMR madde 4 uyarınca CMR taşıma senedinin tanzim edilmesi taşıma sözleşmesinin kurulması için zorunluluk şartı değildir. Ancak daha ilerde ayrıntılı olarak anlatacağımız gibi CMR taşıma senedinin olmaması durumunda müteakip taşımadan söz edilemeyecektir. Yani müteakip taşımanın kurulabilmesi için CMR taşıma senedi bir zorunluluk şartıdır[30]. Müteakip taşıyıcının yükü ve CMR taşıma senedini kabul etmesi ile bu sıfatı kazanacağı ve bundan sonra CMR madde 34 vd. hükümlerine göre taşımanın tümünden dolayı sorumlu olacağı kabul edilmektedir. Yukarıda belirttiğimiz gibi yükü ve CMR taşıma senedini kabul eden taşıyıcı, o andan itibaren müteakip taşıyıcı sıfatını alacak ve taşımanın başlangıcından sonuna kadar her aşamasından mütesselsilen sorumluluğu doğacaktır. Bu nedenle müteakip taşıma uygulamada taşıyıcıların ekseriyetle kaçındığı bir taşıma türüdür. Çünkü taşıyıcılar müteakip taşımanın getirmiş olduğu geniş sorumluktan kaçmak istemektedirler. Uygulamada daha çok alt taşıma ilişkisi görülmektedir. Bu sayede daha sonra gelecek olan

---

[30] bkz. **YEŞİLOVA,** s. 148, dpn. 90 - 91.

taşıyıcılar kendilerini daha önceden yapılmış olan taşımadan kaynaklanan uyuşmazlıklarda sorumluluktan kurtarmaktadırlar. Uygulamada artık pek fazla örneği olmayan müteakip taşıma için FIATA[31] yeni CMR öneri metninde, müteakip taşımayı düzenleyen altıncı bölümün konvansiyondan tamamen çıkartılmasını istemiştir[32].

Yukarıda bahsetmiş olduğumuz şartlar dahilinde yükü ve taşıma senedini kabul eden taşıyıcı müteakip taşıyıcı sıfatını kazanacak ve bundan sonra taşımanın tamamından sorumlu olacaktır.

C) MÜTEAKİP TAŞIYICI İLE ALT TAŞIYICININ KARŞILAŞTIRILMASI

Yukarıda da anlatmaya çalıştığımız gibi müteakip taşıyıcı ile alt taşıyıcı arasında çok önemli farklar mevcuttur. Öncelikle müteakip taşımada tek bir taşıma sözleşmesi ve buna bağlı olarak tek bir CMR taşıma senedi mevcuttur. Oysa alt taşımada ortada birden fazla taşıma sözleşmesi vardır. Asıl taşıyıcı ile alt taşıyıcı arasındaki sözleşme, asıl taşıyıcı ile gönderen arasındaki sözleşmeden tamamen farklı bir sözleşmedir ve alt taşıyıcı, gönderen ile asıl taşıyıcı arasındaki sözleşmeden hiçbir suretle sorumlu değildir. Alt taşıyıcı kendisinden önce meydana gelen hasar zıya veya gecikmeden sorumlu değildir. Ancak müteakip taşıyıcı yükü ve CMR taşıma senedini kabul etmekle birlikte taşımanın tamamından sorumlu hale gelmiştir. Alt taşıma sözleşmesinde, CMR madde 4 uyarınca CMR taşıma senedi düzenlenmesi zorunlu değildir. Bilindiği üzere CMR taşıma senedi sözleşmenin mevcudiyetini

---

[31] FIATA (International Federation of Freight Forwarder Associations) 1926'da Avusturya'da kurulmuş, dünya çapında faaliyet gösteren bir uluslararası taşıma komisyoncular birliğidir. FIATA hakkında ayrıntılı bilgi için bkn. www.fiata.com

[32] FIATA tarafından hazırlanan yeni CMR öneri metni için bkz. TranspR 5/1984
CMR bölüm 6'nın pratikte çok önemli olmadığı ve genellikle taşıyıcıların tüm taşımadan kaynaklı sorumluluk altına girmek istemediklerinden ekseriyetle alt taşıma sözleşmelerinin yapıldığı ve ayrı CMR taşıma senedinin düzenlendiği belirtilmiş olsa da bütün Avrupa'da durum bu şekilde değildir. Özellikle Kuzey Avrupa ve Birleşik Krallık ülkelerinde müteakip taşıma yaygınlaşmaya başlamıştır. Özellikle Birleşik Krallık mahkemelerinin önüne çok sayıda çok sayıda müteakip taşımaya ilişkin dava gelmektdir. (**HILL&MESSENT,** CMR: Contracts fot the International Carriage of Goods by Road, 3. Baskı, Londra Hong Kong 2000, s. 284.)

etkilememekte sadece bir ispat aracı vazifesi görmektedir. Ancak müteakip taşımada bu genel kuralı dışında bir istisna söz konusudur. Müteakip taşımalar mahiyeti icabı CMR taşıma senedi olmadan yapılamaz. Yani burada CMR taşıma senedi müteakip taşımanın kurucu bir unsurudur.

Burada karşımıza çıkan bir başka fark ise alt taşıma ilişkisinde, hasar, zıya veya gecikme alt taşıyıcının kusuru nedeniyle ortaya çıkmışsa, sözleşmesel ilişkiye dayanarak gönderen alt taşıyıcıya karşı kesinlikle başvuramayacaktır. Yani alt taşıma ilişkisinde gönderenin CMR Konvansiyonuna dayanarak alt taşıyıcıya başvurma hakkı bulunmamaktadır[33]. Alt taşıyıcıya karşı gönderen sözleşme dışı ilişkiye dayanarak ulusal hukuk mevzuatına başvurabilecektir. Müteakip taşımada ise müteakip taşıyıcı taşımanın tamamından sorumlu olduğu ve ortada sadece tek bir taşıma sözleşmesi mevcut bulunduğundan ötürü, gönderen sözleşmesel ilişki uyarınca yani CMR hükümlerine dayanarak müteakip taşıyıcıya başvurabilecektir. Müteakip taşıyıcı taşımanın tamamından sorumludur.

III) MÜTEAKİP TAŞIMANIN ŞARTLARI

CMR Konvansiyonun 34. maddesinin resmi Türkçe çevirisi:

"Tek bir mukaveleyle düzenlenen taşıma, karayolu taşımacıları tarafından ortaklaşa yapıldığında, tüm taşımanın yapılmasından her biri sorumludur. İkinci taşımacı ile onu takip eden taşımacılar, malları ve sevk mektubunu kabul etmiş olmaları dolayısıyla ve sevk mektubundaki koşullar altında anlaşmaya katılmış olurlar." şeklindedir. Bu maddeyle birlikte müteakip taşımadan bahsedebilmek için iki şartın gerçekleşmiş olması gerekmektedir. Tek bir taşıma sözleşmesi ve kanun çevirisinde sevk mektubu denilerek kastedilen CMR taşıma senedidir[34].

---

[33] Yalnız yukarıda da bahsettiğimiz gibi gönderilen CMR uyarınca sözleşmenin tarafı olmamasına rağmen alt taşıyıcıya başvurabilecektir. Çünkü taşıma sözleşmesi niteliği itibarıyle üçüncü kişi yararına bir sözleşmedir.

[34] CMR çevirisinde Türk Ticaret Kanunu'nda kullanılan "taşıma senedi" yerine "sevk mektubu" kavramının kullanılmasının gerekçesi, **YEŞİLOVA'nın** makalesinde belirttiği üzere, bizim hukuk literatürümüzde taşıma belgesi isminin geçtiği Türk Ticaret Kanununda bu belgeye bağlanan

A) TEK SÖZLEŞMENİN VARLIĞI

CMR madde 34 anlamında müteakip taşımadan bahsedebilmek için tüm taşımanın tek bir taşıma sözleşmesiyle[35] gerçekleştirilmesi gerekmektedir[36]. Müteakip taşımadan söz edebilmek için taşıma faaliyetinin tümünü kapsayan bir taşıma sözleşmesinin bulunması şarttır[37].

Yükü teslim alan taşıyıcının, yükü kabul ettiği ve taşımayı icra ettiği yerin sadece bir ülke sınırları içerisinde gerçekleştirilmesi söz konusu taşımanın CMR hükümleri dahilinde olmayacağı anlamına gelmez. Burada önemli olan nokta, yapılan tüm taşıma işi için tek bir taşıma sözleşmesi yapılması gerekliliğidir. Yani, bir taşıyıcının taşıma işini tek bir ülke sınırları içerisinde gerçekleştirse bile müteakip taşımanın şartlarını taşıması halinde yapmış olduğu taşımaya CMR hükümleri uygulanacaktır[38].

Uluslararası bir taşıma birkaç taşıyıcı tarafından gerçekleştirilirse taşımanın bir bölümü, genellikle son bölümü, tek bir ülke içerisinde gerçekleştirilebilir. Buradaki sorun sadece o ülkede yapılan taşıma da CMR hükümlerine mi yoksa o ülkenin iç hukukuna mı tabii olacağıdır. Eğer bu taşıma tek bir CMR sözleşmesi altında yapılıyorsa, bazı bölümleri tek bir ülkede gerçekleştirilse bile CMR

---

kıymetli evrak olma durumudur. Bilindiği üzere CMR taşıma senedinin kıymetli evrak olma özelliği bulunmamaktadır. Sadece bir ispat vesikası olarak CMR'ye ilişkin yapılan taşımalarda karşımıza çıkar. TTK'ya göre yapılan taşımalarda düzenlenen taşıma senedi 768/I maddesine göre talep halinde iki nüsha olarak düzenlenmektedir. 771. maddeye göre de, bu taşıma senedinin birinci nüshasının gönderen tarafından imzalanarak yükle birlikte yola çıkması istenmiştir. Taşıma senedinin ikinci nüshasının ise taşıyıcı tarafından imzalanarak gönderene iade edilmesi istenmiştir. İşte bu ikinci nüshanın ciro yoluyla el değiştirebileceği ve yükün mülkiyetini temsil edeceği belirtildiğinden bu nüsha kıymetli evrak hükmündedir CMR'de sözü edilen taşıma belgesi TTK'daki taşıma senedinin birinci nüshasına denk gelmektedir (**YEŞİLOVA, Ecehan:** "CMR Taşıma Senedinin İspat Kuvveti", Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.7, S. 1, İzmir 2005, s. 239-240). Bu nedenle hiçbir hukuk literatürümüzde yer almayan "sevk mektubu" ibaresini kullanmak yerine bu çalışmamızda, Türk Ticaret Kanunundaki taşıma senedinden de ayırmak adına "CMR taşıma senedi" kavramını kullanmayı uygun görmekteyim.

35 TTK madde 768 uyarınca, taşıma senedinin bir geçerlilik şartı olmadığını ve iki tarafın muvafakatleri ve eşyanın taşıyıcıya teslimi ile sözleşmenin tamam olacağı belirtilmiştir.

36 **YEŞİLOVA,** s. 142.

37 **HILL&MESSENT,** s. 282.

38 **HILL& MESSENT,** s. 282.

Konvansiyonuna tabii olacak ve sadece o ülkede taşıma yapan taşıyıcı da CMR 34. maddesine göre müteakip taşıyıcı sıfatını kazanacaktır[39]. Ancak bu son taşıma tüm sözleşmeden farklı olarak başka bir sözleşme yapılarak ifa ediliyorsa ve taşıma sadece bir devletin sınırları dahilinde kaldıysa, o zaman CMR konvansiyonu uygulama alanı bulamayacaktır. Bu durumda o devletin iç hukuk mevzuatı uyuşmazlıklara uygulanacaktır. Bu konuya ilişkin olarak Fransız Mahkemesinin verdiği bir karar tam aksi yöndedir ve doktrinde eleştirilmektedir[40]. Olayda, yükün bir CMR taşıma senedi tanzim edilerek Paris'ten Almanya'nın Bretten şehrine taşınması kararlaştırılmıştır. Daha sonra bu yük Bretten'den Münih'e farklı bir CMR taşıma senedi yapılarak başka bir taşıyıcı tarafından taşınmıştır. Mahkeme bu olayda ikinci taşıyıcıyı CMR konvansiyonuna göre müteakip taşıyıcı olarak kabul etmiştir. Fakat konvansiyonun 34. maddesi dikkate alındığında, ikinci taşıyıcının taşımanın tümünden sorumlu olması için tek bir sözleşmenin olması gerekliliği açıktır. Söz konusu olayda bu şart sağlanmamıştır. Bu durumda ikinci taşıyıcıyı iç hukuk mevzuatına göre sorumlu tutmak gerekmektedir

Aynı şekilde, uluslararası taşımanın ilk ayağı tek bir ülkede yapılıp, daha sonra başka bir sözleşme yapılarak yük başka ülkelere gönderilebilir. Bu durumda da aynı yukarıda olduğu gibi başka bir sözleşme yapıldığından ve ilk taşıma sadece tek bir ülkede gerçekleştiğinden, ilk taşımada iç hukuk yetkilidir. Taşımanın geri kalan kısmı ve buna bağlanan sözleşme uluslararası bir nitelik arz ettiğinden bu kısmına CMR hükümleri uygulanabilir. Ancak tüm bu taşıma tek bir sözleşmeyle gerçekleştirilirse, ilk taşıyıcı, kendi taşımasını sadece tek bir ülkede yapmış olsa bile CMR anlamında müteakip taşıyıcı olacak ve CMR 34. vd. hükümlerine tabii olacaktır. Ancak bu tip bir sorun muhtemelen sadece tüm taşıma için tek bir CMR taşıma senedinin yapılmadığı durumlarda ortaya çıkacaktır[41].

Tek bir sözleşmenin var olduğu ve birden çok taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen bir taşımada, taşıyıcılardan her biri CMR 34 anlamında müteakip

---

39 **HILL& MESSENT,** s. 282.
40 Söz konusu karar için bkz. 15.5.74 (1974) B.T. 438,(**HILL& MESSENT,** s. 282.)
41 **HILL&MESSENT,** s. 283.

taşıyıcı sıfatını alacaklardır. Bu tip bir taşımada tek bir taşıma sözleşmesi olduğundan bağımsız müteahhit olan her bir taşıyıcı alt taşıyıcı değil müteakip taşıyıcı olur. Çünkü alt taşıyıcıdan bahsedebilmemiz için, asıl taşıma sözleşmesinin yanında bir de alt taşıma sözleşmesi yapılması gerekmektedir. Bu ikinci yapılan alt taşıma sözleşmesi, asıl taşımadan tamamen farklı yeni bir sözleşmedir ve bu sözleşmenin tarafları asıl taşıyıcı ile ikinci taşıyıcıdır. Müteakip taşıyıcılara "nitelikli alt taşıyıcı" demek de kanaatimizce uygun değildir. Çünkü nitelikli de olsa alt taşıyıcı demek için yine de bir alt taşıma sözleşmesinin varlığı gerekmektedir[42].

Yargıtayın alt taşıyıcı ile müteakip taşıyıcı arasındaki farkı ele aldığı herhangi bir kararına rastlanmamıştır. Sadece taşımanın CMR m. 34. gereğince "müteselsil karayolu taşıyıcıları tarafından" yapılması halinde, her bir taşıyıcının taşımanın tümünden sorumlu olduğunu ifade eden birkaç kararı bulunmaktadır[43].

Bu noktada uygulamada oldukça sık karşılaşılan bir taşıma türü olan grupaj taşıma kavramına değinmekte fayda vardır. Grupaj Taşıma: Taşıma işini yapacak olan aracın veya şirketin, tek parti yapacağı taşımalarda birden fazla kişinin yükünü aynı yerde taşıması veya aynı yerde depolaması şeklidir. Grupaj taşımaya ilişkin müteakip taşımada, uygulamada çok sık rastlanmasa bile bazı sorunların ortaya çıktığı görülmüştür. Bir Fransız kararında[44]; yan parçaları ile birlikte iki lazerin Fransa'dan Almanya'ya taşınması hususunda K ile bir sözleşme yapılmıştır. Daha sonra K, taşıma işini W'ye devretmiş ve taşımayı ona bırakmış ve W da Wetsch isimli Alman bir grupaj şirketine taşıma işini devretmiştir. Ancak bu şirketin, taşıma işini gerçekleştirecek aracı olmadığından tüm grubun taşımasını M adlı bir şirkete bırakmıştır. Weltsch, bu yükü Münih'te M'den teslim almıştır. Daha sonra yükü ayırmış ve lazerleri alıcıya teslim etmiştir. Uyuşmazlık yükün durumuna ilişkin olarak ortaya çıkmıştır. Mahkeme Weltsch'i ayırımdan sonra teslimi etkilediğinden müteakip taşıyıcı olarak addetmiş ve M'nin CMR kapsamındaki tek taşıyıcı olmadığı

---

42 **YEŞİLOVA**, s. 143.

43 11. HD. 06.06.2002, E:2002/5434, K.2002/5832, 11. HD. 05.02.2002, E. 2001/8511, K.2002/914, **GENÇTÜRK, Muharrem:** Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku Genel Kavramlar Gecikmeden Doğan Sorumluluk, İst. 2006, s.34, dpn. 129.

44 Antwrep, 25.11.74 (1975/6) J.P.A. 70. (bkz. **HILL&MESSENT,** s. 283.)

sonucuna varmıştır.

Her bir olay kendi şartları içinde ayrı ayrı değerlendirilmelidir. Örneğin grupaj yöneticisi ile ilgili bir Belçika kararında, gönderen ile grupaj firmasının işi bıraktığı taşıyıcı arasında hiçbir sözleşmesel ilişkinin olmadığına karar verilmiştir. Karar gerekçesinde: " Taşıyıcının ne sözleşmeden haberi vardır, ne de CMR taşıma senedini kabul etmiştir. Bu iki sözleşme oldukça farklıdır. Grupaj operatörünün asıl taşıyıcı olduğu ve fiili taşıyıcıyı yerine ikame ettiği hususu veya madde 34 anlamında müteakip taşıyıcı olma hususunda bir iradesinin olmadığı açıktır[45]", şeklinde belirtilmiştir.

B) CMR TAŞIMA SENEDİNİN GEREKSİNİMİ

Bilindiği gibi CMR taşıma senedinin, taşıma sözleşmesinin yapılmasına ve bu sözleşmeye CMR hükümlerinin uygulanmasına herhangi bir etkisi yoktur. Bu ibare Konvansiyonun 4. maddesinde açıkça belirtilmiştir[46]. Ayrıca, CMR taşıma senedi, TTK'da bahsedilen taşıma senedinin ikinci nüshası gibi yükün mülkiyetini temsil eden bir kıymetli evrak hükmüne de haiz değildir. Ancak çok özel hallerde iki devletin anlaşması durumunda sadece bu devletlere hasredilebilecek şekilde CMR taşıma senedinin kıymetli evrak hükmünde sayılabileceği kabul edilmektedir. Bunun dışında emtiayı temsil eden doktrinde tanımlandığı gibi hakkın senede bağlı olduğu ve senetsiz dermeyan ve devri olanaksız senetlerden[47] değildir. CMR taşıma senedinin hukuki niteliği hakkında Konvansiyonun 9/1 maddesinde bir tanım yapılmıştır. Bu maddenin Türkçe resmi çevirisi, "*Sevk mektubu, taşıma mukavelesinin akdine, mukavelenin koşullarına ve yüklerin taşımacı tarafından kabulüne karine teşkil eder"* şeklindedir. Ancak bu tanım ve bu tanımda kullanılan hukuki nitelendirme doktrinde[48] oldukça tartışmalı bir konudur.

---

45 **HILL&MESSENT,** s. 283.

46 CMR madde 4 resmi çevirisi şu şekildedir: "Taşıma mukavelesi bir sevk mektubunun düzenlenmesi ile gerçekleştirilir. Bu mektubun yokluğu, usule aykırı oluşu veya kaybolması, bu sözleşme hükümlerine tabi olacak olan taşıma mukavelesinin varlığını ve geçerliliğini etkilemez."

47 **İMREGÜN, Oğuz:** Kıymetli Evrak Hukuku, İst. 2003, s. 6.

48 Bu konuyla ilgili olarak ayrıntılı açıklamalar için bkz. İkinci Bölüm CMR Taşıma Senedi.

CMR konvansiyonun orijinal İngilizce metninde "karine" kavramının yerine 9. maddede "prima facie evidence" ibaresi kullanılmıştır. Bu kavramın açıklanması ve CMR taşıma senedinin hukuki durumu konumuz açısından önem arz ettiğinden ayrıntılı olarak açıklanacaktır[49].

Madde 34, ikinci taşıyıcının ve her bir müteakip taşıyıcının CMR taşıma senedini ve yükü kabul etmesi ile birlikte CMR taşıma sözleşmesinin içeriği dahilinde, taşıma sözleşmesinin tarafı olacağını belirtmiştir. Eğer taşıyıcı CMR taşıma senedini ve yükü teslim almışsa bununla birlikte doktrinde bir kısım sorunların ortaya çıkabileceği vurgulanmıştır[50]. Karayolu taşımalarında da dokümantasyon yaklaşımı ile ilgili gelişmeler olmasına rağmen CMR taşıma senedi birçok durumda yükü temsil eden belge niteliğinde değildir.

Burada madde 4 ile madde 34 arasında çelişkili bir durum ortaya çıkmaktadır. Madde 4'te yukarıda da belirttiğimiz gibi CMR taşıma senedinin olmaması, sözleşmenin geçerliliğine ve bu Konvansiyonun uygulamasına engel teşkil etmeyecektir. Ancak madde 34'te açıkça anlaşıldığı üzere müteakip taşımadan söz edebilmek için CMR taşıma senedine ihtiyaç olacaktır.

Zira, müteakip taşımada CMR taşıma senedi CMR'nin 4. maddesinden farklı olarak esasa dayalı bir anlam taşımaktadır ve bir nevi müteakip taşımanın geçerlik koşulu ve 34-40 maddeleri arasının tatbiki için bir ön şarttır[51].

Bununla birlikte CMR Konvansiyonu sekiz bölümden oluşmaktadır ve her bir bölümün başlığı başka bir alanı düzenlemektedir[52]. Bu husus göz önüne alındığında

---

[49] bkz. Bölüm 2

[50] **HİLL&MESSENT,** s. 287.

[51] **YEŞİLOVA,** s. 148.

[52] 1-2 maddeleri arası birinci bölümdür ve bu Konvansiyonun uygulama alanını belirler, 3. madde ikinci bölümdür ve madde başlığı "taşımacının sorumlu olduğu kimseler" şeklindedir. 4-16 maddeleri arası taşıma mukavelesinin akdedilmesi ve uygulanması ile ilgilidir. 17-29 arası sorumlulukla ilgili düzenlemeleri içermektedir. 30-33 arası istemleri ve davaları incelemiş ve bizim ilgilendiğimiz müteakip taşımaya ilişkin maddeler de altıncı bölüm içerisinde 34-40

müteakip taşımanın tamamen ayrı bir bölümde incelenmesi ve CMR m. 4'e herhangi bir atıf yapılmamış olması nedeniyle 4. maddenin 34. maddeye herhangi bir etkisinin bulunmaması gerekmektedir. Bu fikri destekleyen bir hüküm de CMR m. 35'te müteakip taşıyıcının yük için makbuz vermesini öngören maddededir. Bu maddenin ikinci fıkrası CMR 9. maddesine özel bir atıfta bulunmuştur ve müteakip taşıyıcılar arasındaki ilişkilere madde 9'un uygulanacağını belirtmiştir. Buradan anlaşılan, bu tarz bir durumda konvansiyon gerekli yerlere atıf yaparak, ilgili bölümün de olaya uygulanabilirliğini göstermektir. Ancak daha önce de bahsettiğimiz gibi CMR 34. maddesinin 4. maddesine yapmış olduğu herhangi özel bir atıf bulunmamaktadır.

Sonuç olarak 4. madde uygulaması sadece gönderen (gönderilen) ve ilk taşıyıcı arasında geçerli olacaktır[53]. CMR sözleşmesi anlamında müteakip taşıyıcı olabilmek için yükle birlikte mutlaka CMR taşıma senedinin de kabul edilmesi gerekmektedir[54].

Bu yaklaşımı destekleyecek İngiliz Mahkemelerinin vermiş olduğu üç karar bulunmaktadır. Bunlardan ilki, taşıyıcının ilk taşıyıcıdan yükü teslim almış olmasına karşı madde 34 anlamında CMR taşıma senedini teslim almamış ve bu nedenle CMR 34 anlamında sorumlu olmadığını iddia eden son taşıyıcının itirazına ilişkindir. Hakim Mais, J. Bu konuya ilişkin olarak:

"Madde 34, CMR taşıma senedi olmasını gerektirmektedir. Eğer Madde 4 bu olaya uygulanacak olursa, 34. madde tümüyle içi boş bir madde olacaktır"[55] demek suretiyle son taşıyıcının iddiasını desteklemiştir.

---

maddeleri arasında işlenmiştir.

53 CMR 3. maddesine göre taşıyıcı, yardımcı şahıslarının eylemlerinden dolayı da sorumlu olduğu için yardımcısının yaptığı veya tamamen başka bir alt taşıma sözleşmesiyle taşıma işini alt taşıyıcıya bıraktığı zaman da aslı taşıyıcıya karşı madde 4 uygulama alanı bulacaktır.

54 **HILL&MESSENT,** s.288.

55 Colodense Ltd. v. Gelders UK Transport Ltd. and Another (1980) unreported. (**HILL&MESSENT,** s.288, dpn.36.)

İkinci olarak, SGS-Ates Componenti Elettronici S.p.A. v. Grappo Ltd. arasındaki uyuşmazlık ile ilgilidir[56]. Bu uyuşmazlık direkt olarak CMR taşıma senedinin gereksinimi ile ilgili değil, bu Konvansiyondaki müteakip taşımaya ilişkin madde 4'ün etkisi üzerinedir. Olayda ilk davalı ve taşıyıcı Grappo, gönderen ile reaktör ve müştemilatının Heathrow (Londra)'dan İtalya'nın Sicilya adasına karayolu ile taşıma işini üstlenmiştir. Grappo, taşımanın tümünü ikinci davalı, British Road Service ile anlaşarak ona devretmiştir. British Road Service malları Rotterdam'a kadar kendisi taşımış, bundan sonra taşımanın geri kalanı için Hollanda şirketi olan Furtrans ile anlaşarak taşıma işini devretmiştir. Furtrans taşımayı kendisi yapmamış ve fiili taşıyıcı olarak başka bir Hollandalı Van der Vegt şirketi ile anlaşarak taşıma işini söz konusu Hollandalı şirkete yaptırmıştır. Van der Vegt şirketi yükü gönderilene hasarlı olarak teslim etmiştir. Buradaki sorun, Furtrans'ın mı yoksa Van der Vegt'in mi son taşıyıcı olduğu sorunu olarak ortaya çıkmış ve mahkeme gerçekte son taşıyıcının Van der Vegt olduğunu belirtmiştir[57].

Uyuşmazlıkta, CMR taşıma sözleşmesinin tamam olabilmesi için malların bir taşıyıcıdan ötekine el değiştirirken hangi dokümanlara gerek olduğu ile ilgili bir tartışma söz konusu olmaktadır. Burada mahkeme sadece 34. maddedeki "CMR taşıma senedinin kabulünü" yorumlamamış ayrıca CMR 35. maddesini de yorumlama gereksiniminde bulunmuştur. CMR'de sözü edilen 35. maddenin resmi Türkçe tercümesi:

1. Yükü bir önceki taşımacıdan kabul eden taşımacı, kendisine imzalı ve tarihli bir makbuz verir. İsmini ve adresini sevk mektubunun ikinci nüshasına yazar. Gerekirse sevk mektubu ve makbuzu madde 8 paragraf 2'de anılan çekinceyi de yazar.

---

[56] 1978 Lloyd's Rep. 281, 284, (**HILL&MESSENT,** s. 289.)

[57] Bu sorun burada ele alınmıştır. Çünkü eğer Vegt son taşıyıcı olarak kabul edilirse kendisine karşı herhangi bir işleme başlamak madde 32'de belirtilen zamanaşımı nedeniyle mümkün olmayacaktır ve ayrıca Furtransa karşı da bu bağlamda madde 36 sebebiyle herhangi bir işlemde de bulunulamayacaktır. Furtrans bu durumda madde 36 kapsamında ne ilk taşıyıcı olacak ne son taşıyıcı olacak ne de zararın meydana geldiği andaki taşıyıcı olabilecektir. Bu nedenle davalı olabilecekler listesinden çıkacaktır.

2. Ortaklaşa taşımacılar arasındaki ilişkilere madde 9 hükümleri uygulanır.

şeklindedir. Yukarıda bahsetmiş olduğumuz olayda ise taşıyıcı olarak British Road Service (ikinci davalı) adresinin de yazılı olduğu bir CMR taşıma senedi tanzim etmiştir. Bunun hemen altında ise müteakip taşıyıcı olarak Furtrans adresi ile birlikte yazılmıştır. Ancak Vegt CMR taşıma senedinin herhangi bir yerinde ismini ve adresini yazmamış ve bu şekilde Vegt'in şoförü malları ve CMR taşıma senedini teslim almış ve gönderilene teslim etmiştir.

Burada üzerinde tartışılması gereken husus, Vegt'in adı ve adresi CMR taşıma senedinde olmamasına rağmen müteakip taşıyıcı olup olamayacağıdır. İlk olarak mahkeme, CMR taşıma senedinin yokluğu usule aykırı oluşu veya kaybolmasının sözleşmenin varlığına ve geçerliliğine etki etmeyeceğini öngören 4. maddesinin, CMR taşıma senedinde var olması gereken bir bilginin var olmaması durumunda uygulanmayacağına karar vermiştir. Hakim Robert Goff kararında:

"*Madde 4'te belirtilen hükümler, müteakip taşıyıcılar arasındaki ilişkilere uygulanamaz. Bu nedenden ötürü madde 4'ün bu olaya uygulanamayacağı kabul edilmelidir."*

demek suretiyle bu duruma açıklık getirmiştir.

Bunun yanında mahkeme, 34. maddede ifade edilen "CMR taşıma senedinin kabul edilmesi" kavramı hakkında karar vermiştir. Mahkemenin kararına göre, kabul, madde 35'te belirtilen şartların gerçekleştirilmesine bağlı değildir. Bu duruma göre, yükü ve CMR taşıma senedini kabul eden taşıyıcı hakkında sadece adı ve adresini CMR taşıma senedinin kopyasına yazmadığından veya 35. maddede öngörülen şekilde bir makbuz vermediğinden bahisle CMR'nin 34. maddesinin hükümlerinin uygulanmasının engellenemeyeceğidir. Bu konuda yargıç Robert Goff:

" *... madde 34'te belirtilen CMR taşıma senedinin kabul edilmesi ne anlama gelmektedir? Kanımca, taraflarca aksi karalaştırılmadıkça, bu ibarenin doğal ve*

sıradan anlamı anlaşılmalıdır. Doğal ve sıradan anlamı basit bir şekilde düşünülecek olursa; CMR taşıma senedi yükle birlikte CMR taşıma senedinde yazılı koşullar altında bir sonraki taşıyıcı veya onun yardımcılarının kontrolü altına girmesi kabul etme anlamındadır. Bunun ötesinde ben, madde 35'teki hükümlerinin uygulanması da bu basit anlamı tamamlayacak bir sebep olarak görmemekteyim. Taşıyıcının yükü bir önceki taşıyıcıdan CMR taşıma senedinin kopyası ile birlikte teslim almış olduğu bir durumda, ismini ve adresini yazmayı ihmal etmesi veya adını yazıp adresini yazmayı ihmal etmesi, CMR madde 34 hükmünün uygulanmasını engelleyecek herhangi bir sebep yoktur." şeklinde ifade ederek bu anlamı açıklamaya çalışmıştır[58].

Son olarak Dresser U.K Ltd. v. Falcongate Man. Ltd. davasında Hakim Hobhouse, Hakim Goff'un kararına uygun olarak madde 34 ve 35'in uygulanabilmesi için daha önceden mevcut bulunan bir CMR taşıma senedinin var olması ve bu senedin fiilen kabul edilmesi gerektiğini belirtmiş ve CMR taşıma senedi olmaması durumunda iddia edildiği gibi bir müteakip taşımanın söz konusu olmasının imkansız olduğunu vurgulamıştır[59].

CMR taşıma senedinin varlığı, bu Konvansiyonda müteakip taşıyıcı olabilmek için bir ön şarttır. CMR taşıma senedi olmaması durumunda daha sonra gelecek olan taşıyıcılar, eğer taşımanın kendilerine ait bölümünü tek bir ülke içerisinde gerçekleştiriyorlarsa, tüm taşımanın bu konvansiyon dahilinde yapıldığını bilemeyebilirler. Madde 34'deki sorumluluk şartlarının gerçekleştirilebilmesi için (yani tüm taşımadan dolayı sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için) taşıyıcının kendi statüsünü bilmesi (yani müteakip taşıyıcı olduğunu bilmesi) ve bunun CMR taşıma senediyle tevsik edilmesi gerekmektedir.

---

[58] **HILL&MESSENT,** s. 290.
[59] **HILL&MESSENT,** s. 290

Bu konuyla ilgili bir İngiliz mahkemesi kararı[60] üzerinde durmayı gerektirmektedir. Söz konusu davada yük İskoçya'dan Almanya'ya taşınmaktadır. Taşıma işi için İskoçyalı bir A taşıma şirketi ile anlaşılmıştır. Taşımanın ikinci kısmı İskoçya'dan Almanya'ya B şirketine ait feribotla ro-ro taşıması şeklinde gerçekleşmiştir. Yük tuzlu suya uzun süre maruz kaldığı için hasara uğramıştır. Yükün sahibi hem feribot işleticisine, hem de karayolu taşıyıcısına karşı CMR hükümlerine göre dava açmıştır. İki tarafın da CMR'ye göre sorumlu olduğunu aralarında CMR 34 anlamında bir müteakip taşıma ilişkisinin söz konusu olduğunu iddia etmiştir. Feribot işleticisi B, ise CMR 34'ün sadece müteakip karayolu taşıyıcıları arasında uygulanabileceğini, kendisinin ise bir karayolu taşıyıcısı olmadığını ve bu nedenle sorumluluğunun doğmadığını iddia etmiştir. İkinci iddiayı mahkeme reddetmiştir. Mahkeme, kararında; CMR 2. maddesi uyarınca yük karayolu taşıma aracından boşaltılmadan başka türlü bir taşıma gerçekleştirilse bile, söz konusu bu taşımanın CMR hükümlerine bağlı olacağını belirtmiştir. Ayrıca, mahkeme; müteakip taşımaya yönelik madde 34 vd. hükümlerinin uygulanabilmesi için CMR'ye bağlı taşıyıcıların tek bir sözleşme dahilinde tüm taşımaya katılmış olması gerektiğini anlatmıştır. Yargıç, tek bir sözleşmenin olması halinde karayolu taşıması dışında bir taşıma yapmış olan taşıyıcıların sözleşme metni dahilinde taşımanın sorumluluğuna katlanmaları gerektiğine işaret etmişlerdir. Bu nedenle somut olayda feribot işleticisi tek sözleşmenin varlığı sebebiyle karayolu taşıyıcısı olmasa bile sorumluluğu doğacağına işaret edilmiştir.

Ancak olayla ilgili olarak çözümlenmesi gereken sorun sadece bu kadar değildir. Davacı olarak yük sahibinin tek bir sözleşme dahilinde CMR taşıma senedindeki koşullarla feribot işleticisinin sorumluluğunun doğduğunu ispatlaması gerekmektedir. Söz konusu olayımızda bu ispat şartı sağlanamamıştır. Çünkü verilen belgelerden CMR taşıma senedinin yapılmadığı anlaşılmaktadır. Bu nedenle söz konusu ispat şartının sağlanabilmesi CMR taşıma senedinin yokluğunda mümkün olmamaktadır. Sonuç olarak CMR taşıma senedi müteakip taşımadan söz edebilmek

[60]Waltons & Morse LLP Registered No: OC322825 Registered Office: Birchin Court, 20 Birchin Lane, London EC3V 9ER (http://www.waltonsandmorse.com/Bulletins2.jsp?bulletinID=36)

için mevcut olması gereken mutlak bir belgedir[61].

Eğer bir taşıyıcı müteakip taşıyıcı olarak kabul edilmezse ona karşı uygulanabilecek tek hukuk yürürlükteki ulusal hukuk kurallarıdır. Alt taşıyıcı ile onunla sözleşme yapan taşıyıcı arasında sözleşmeden kaynaklanan ilişki nedeniyle bazı sözleşmesel haklar söz konusu olabilir. Eski mahkeme kararlarında, alt taşıyıcının uluslararası taşımaya katılmış olması durumunda bu sözleşmesel ilişkinin bütünüyle CMR hükümlerine tabi olacağı kabul edilmekteyken, daha sonraki kararlarda ise madde 28'in[62] uygulanacağını, bu nedenle taşıyıcının Konvansiyondaki sorumluluğu kaldıran, tespit eden veya sınırlayan avantajlı hükümlerden yararlanacağı kararı verilmiştir. Oysa daha önceleri madde 28 bu tip durumlara uygulanmamasına rağmen zaten ilk taşıyıcının sorumluluğu konvansiyon tarafından sınırlandırılmıştır. Bu nedenle ilk taşıyıcının daha sonra gelen taşıyıcılara karşı olan (alt taşıyıcılar) iddia ve talepleri sınırlandırılmalıdır. Yani ilk taşıyıcıyı sınırlı bir miktar tazminata mahkum ederken sonraki gelenlere karşı ilk taşıyıcının yapmış olduğu taleplerde herhangi bir sınır olmaması düşünülemez. Zaten bunun pratik bir önemi de olmamalıdır. Sonuçta ilk taşıyıcı iç ilişkide ödediği tazminattan fazlasını alt taşıyıcılardan talep edemeyecektir.

Müteakip taşıyıcı olmayan uluslararası karayolu taşımalarına katılmış alt taşıyıcı ile ilgili başka bir düşünce de benimsenebilir. Yükü teslim alan kişi, alıcı sıfatıyla sadece ilk taşıyıcıya karşı bir talepte bulunmanın yanı sıra, buna ilişkin olarak düzenlenen alt taşıma sözleşmesine dayanarak alt taşıyıcıya da başvurabilir. Bu konuda m. 13'te alıcıya bir hak tanınmaktadır[63]. Ancak bu düşünce Alman

---

[61] Ancak bu kararda görüldüğü üzere CMR taşıma senedi, müteakip taşımanın kurucu unusuru değil, başka şekilde ispatlanması mümkün olmayan bir ispat vesikası olarak addedilmektedir.

[62] CMR m.28: "İlgili yasaya göre, bu sözleşmeye göre yapılan taşımada oluşan zarar, hasar veya gecikme, mukavele dışı bir isteme yol açtığı hallerde taşımacı, sorumluluğunu kaldıran veya ödeyeceği tazminatı tespit eden yahutta sınırlayan bu sözleşme hükümlerinden yararlanabilir." denilmektedir.

[63] CMR m. 13: "Yükün teslimi için belirlenen yere varıştan sonra alıcı, makbuz karşılığında kendisine sevk mektubunun ikinci nüshasını ve yükü teslim etmesini isteme hakkına sahiptir. Yükün kaybolduğu saptanır veya 19. maddede öngörülen zamanın bitiminden sonra ulaşmaz ise taşıma sözleşmesinden doğan hakları, alıcı kendi adına taşımacıya karşı kullanma hakkına sahiptir."

Federal Yüksek Mahkemesi tarafından reddedilmiştir[64]. Mahkeme bu konuda, gönderenin alt taşıyıcıya karşı, müteakip taşıyıcı olmadığı müddetçe sözleşmeye dayalı bir talepte bulunamayacağını, aynı şartın gönderilen için de geçerli olması gerektiğini karara bağlamıştır. Fakat bu görüş tartışmalıdır. Tartışma noktası ise, gönderilenin alt taşıyıcıya karşı sözleşmesel bir bağının olmadığı düşüncesinin makul bir sebebi olmamasıdır. Bu görüşe göre, alt sözleşmeyi yapan taşıyıcı, gönderen pozisyonunda olacak ve asıl taşıma sözleşmesinin gönderileni, yine alt taşıma sözleşmesi ile ilişkili olarak gönderilen sıfatından kaynaklanan hakları kullanabilecektir[65].

Genel olarak kıta Avrupası hukuku ülkelerinde tek bir CMR taşıma senedinin kabul edilmesinin yukarıda da bahsettiğimiz üzere yasal bir zorunluluk olduğu görüşü hakimdir. Ancak Belçika mahkemeleri bu konuyla ilgili olarak değişik kararlar vermişleridir[66].

Örnek olarak, bir kararında[67], mahkeme CMR taşıma senedinin müteakip taşıyıcı tarafından kabul edilmesinin müteakip taşıma için tek bir etken olmayacağını belirmiştir. Bu davada; A İsveç'ten Belçika'ya yükü taşımayı üstlenmiş, bir CMR taşıma senedi düzenlemiş ve yükü fabrikadan İsveç'teki limana kadar kendisi taşımıştır. Burada, A yükü B'nin sahibi bulunduğu bir alana boşaltmış ve aynı gün C tarafından sağlanan ve grup taşıması kamyonuna A tarafından yüklenmiştir. Daha sonra kamyon, İsveç'ten Almanya'ya gemi içerisinde gitmiş ve buradan karayolu kullanılarak Belçika'nın Antwrep şehrine gelmiştir. Burada kamyona başka firmalara ait yükler yüklenmiş ve doğruca varış noktasına gitmiştir. Varış noktasında, İsveç'ten yüklenen yükün zıyaa uğradığı görülmüştür. C'nin sürücüsünün Antwrep'e gitme ve oradan yük alma konusunda talimat almış olmasına rağmen sözleşmeye aykırı olarak Antwrep'e gidildiği ortaya çıkmıştır. Kendisine gönderilen talimat ve bildirilere C'nin CMR'deki müteakip taşımaya ilişkin hükümler uyarınca cevap verdiği

---

64 BGH., 28.04.88 (19829) 24 E. T. L. 89. (**HILL&MESSENT,** s. 292, dpn. 54.)
65 **HILL&MESSENT,** s.292.
66 **HAAK, K. F.:** The Liability of the Carrier Under The CMR, Hague 1986, s.110.
67 RB. Brussels, 6.4.84 (1984) 19 E.T.L 431, (1986) II U.L.R. 607. (**HAAK**, s. 111.)

anlaşılmıştır. Bu olgu, kamyonun yüklenmesi ile ilgili olgular ve B'nin C'ye vermiş olduğu öteki bilgiler hep beraber göz önüne alındığında C'nin CMR'ye tabii olan uluslararası taşımacılığın bir parçası olduğunu biliyor olması gerekmektedir. C, yalnızca B'nin alt taşıyıcısı değildir. Daha önceki bir zamanda A'nın ayrı bir CMR taşıma senedi düzenlemiş olması gerçeği herhangi bir fark yaratmayacaktır. Eğer taşıyıcılardan herhangi biri herhangi bir şekilde madde 34'te gösterilen amaç doğrultusunda hareket ederse tüm taşıma boyunca CMR sorumluluğunu bilerek kabul etmiş sayılacaktır. Bu nedenlerle Belçika mahkemesi C'yi ayrı bir CMR taşıma senedi düzenlenmiş olmasına rağmen tüm taşıma boyunca asıl taşıma sözleşmesinden haberdar olduğundan bahisle C'yi müteakip taşıyıcı olarak addetmiştir. Kanımca bu durum Konvansiyonun belirttiği ve müteakip taşımadan beklediği amaca terstir. Hükümde açık bir şekilde tek sözleşme ve buna bağlı tek bir CMR taşıma senedinden bahsedilmiş olmasına karşın mahkemenin vermiş olduğu bu kararın doğru olmadığı kanaatindeyim.

Madde 34'ün uygulanmasına ilişkin olarak ayrı bir CMR taşıma senedinin varlığı halinde, alt taşıyıcının gönderenle yapmış olduğu sözleşmeye ilişkin olarak taşımanın tümünden sorumluluğu söz konusu olmayacaktır. Harrison&Sons Ltd. v. R.T. Steward Transport Ltd. davasında[68] hakim Gatehause, asıl CMR taşıma senedinin değil de taşıyıcının hizmetlerinden faydalanmak isteyen bir üst taşıyıcının düzenlemiş olduğu yeni bir CMR taşıma senedini kabul eden taşıyıcı müteakip taşıyıcı addedilemeyecektir demiştir. Bu kararın Belçika Mahkemelerinin vermiş olduğu kararla bir ilişkisi vardır. Şöyle ki; taşımayı yapacak olan alt taşıyıcının kendisinin bir CMR taşıma senedi düzenlemesi durumunda orijinal CMR taşıma senedini teslim almış olmasına rağmen ve her iki belgenin de teslimde gönderilenin temsilcisine ibraz edilmiş olmasına rağmen müteakip taşıyıcı sayılamayacaklardır.

Madde 34 ve devamı hükümlerin uygulanabilmesi için taşıyıcının CMR taşıma senedi ve yükü aynı zamanda teslim alması gerekmemektedir. Ayrıca CMR

---

[68] (1993) 28 E.T.L. 747. (**HILL&MESSENT**, S. 293.)

taşıma senedini, yükü teslim aldığı taşıyıcıdan da teslim alması gerekmez[69]. Bu yüzden taşıyıcı CMR taşıma senedinin kopyasını teleks veya benzeri bir yolla alabileceği gibi, kendisinden önceki taşıyıcıdan, daha önceki bir taşıyıcıdan veya taşıyıcı sıfatına haiz olmayan komisyoncu gibi kimselerden de teslim alabilir[70]. Bu konu hakkında mahkemeler tarafından henüz bir karar verilmemiş olmasına karşın, modern veri transferi uygulamalarının artması nedeniyle gelecekte bu tip bir olasılık mümkün olacaktır[71]. Bugün için, bu tarz bir sorun, genel olarak CMR taşıma senedinin kaybolması durumunda yerine ikame edilecek senet için kullanılmaktadır[72].

Uygulamadaki başka bir sorun ise; ilk taşıyıcının yükü fiziksel olarak teslim almadığı durumlarda CMR taşıma senedini kendisinin düzenlemeyip bu işi alt taşıyıcıya bırakması durumudur. Bu tip bir durum, pratikte genelde CMR taşıma senedini yapan sürücünün yükü teslim alırken senedin bir kopyasını gönderene vermesi durumunda ortaya çıkar. Ulser-Swift davasında[73] olduğu gibi sorun, alt taşıyıcının öngörülen "kabul etme" eylemini hiç kimseye karşı yapmaması durumudur. Bu davada, bu sebeple Temyiz Mahkemesi alt taşıyıcı müteakip taşıyıcı olarak kabul etmiştir ve ilk taşıyıcının CMR taşıma senedi düzenlemesi durumunda, düzenleyenin statüsünün ilk taşıyıcı gibi olacağını belirtmiştir.

Bu problemin olası bir çözümü, ilk taşıyıcının CMR taşıma senedi düzenlememesi ve bunu ikinci taşıyıcının yapması durumunda, ikinci taşıyıcının, ilk taşıyıcının yetkili temsilcisi sıfatıyla CMR taşıma senedini düzenlemesi sonucudur.

---

69 **HILL&MESSENT,** s. 294

70 **HILL&MESSENT,** s. 294

71 Elektronik ticarete ilişkin Yasamaya Rehber Birleşmiş Milletler UNCITRAL Model Kanunun hazırlanmasında, Komisyon, ticaret hayatında elektronik kominikasyonun en çok kullanılabilecek alanlarından birinin eşya taşıma sözleşmeleri olduğu vurgulanmıştır. Model kanunun 16 ve 17. maddeleri, elektronik iletişimin taşıma hukukunda uygulanabilecek hükümleridir. Bu düzenlemelere göre, taşıma faaliyeti esnasında, yazılı bir belgenin veya yükü temsil eden belgenin fiziksel olarak el değiştirmesiyle ortaya çıkan hukuksal durumların bir veya birkaç veri mesajı kullanılarak da gerçekleştirebileceği kabul edilmiştir.(**YEŞİLOVA,** s.149)

72 **HILL&MESSENT,** s. 294.

73 Ulser Swift – Taunton Meat Haulage davası ile ilgili ilerleyen bölümlerde daha ayrıntılı açıklamaları için bkz. s. 30.

Coggins v. LKW Walter davasında[74], taşıyıcı davalı, alt taşıyıcı olduğunu ne yükü ne de CMR taşıma senedini tesellüm etmediği için müteakip taşıyıcı olmayacağını iddia etmiştir. Kararda ise; taşıma işi, müteakip taşıma sözleşmesi ile yapılıyorsa ilk taşıyıcı, ikinci gelen müteakip taşıyıcıyı hem yükü hem de CMR taşıma senedini kendi yerine tesellüm etmesi konusunda yetkilendirildiği kabul edilmiştir.

Kıta Avrupası hukukunda taşıyıcının, sözleşme yapan asıl taşıyıcı ve gönderen ile arasında yapılmış sözleşmeden kaynaklanan sorumluluğu kabul etmesi, onun müteakip taşıyıcı olmasını gerektirmez. CMR taşıma senedinin alt taşıyıcı tarafından düzenlenmesi onun tüm taşımanın sorumluluğunu üstlendiği anlamına da gelmez. Bir davada, taşıyıcı A, taşıma işini yapması için B ile bir alt taşıma sözleşmesi akdetmiştir. B ise A tarafından düzenlenen CMR taşıma senedini iktisap etmedikçe müteakip taşıyıcı olarak addedilemeyecektir[75]. Aynı şekilde bir başka davada, taşıyıcı A ile yükün Nürthingen'den Basel'e taşınması konusunda bir sözleşme yapılmış, A yolun bir kısmında taşıma işini kendisi yapmış ve daha sonra kalan yol için B ile alt taşıma sözleşmesi yapmıştır. B taşıma işini bir alt taşıma sözleşmesi ile C'ye yaptırmıştır. Yolun bütününü kapsayan bir CMR taşıma senedi düzenlenmemiştir. Bu nedenle A ile gönderen arasındaki sözleşme uyarınca B, müteakip taşıyıcı olarak addedilemeyecektir[76]. En azından Ulser-Swift davasında taşıma senedi Fransen adına yapılmış ve gönderen Ulser- Swift olarak gösterilmiştir.

Belçika'da mahkemeler bu konuya ilişkin değişik bir uygulama izlemektedirler. Buna göre Fransen'e karşı benzer pozisyonda bulunan bir taşıyıcının gönderene ve gönderenle ilişkide bulunan taşıyıcıya karşı sözleşmesel sorumluluğu bulunduğu kabul edilmiştir.

Sözleşmeyi yapan taşıyıcı, taşıyıcı ile ilgili sorumluluk hükümlerine bağlı kalmak üzere komisyoncu sayılmıştır. CMR taşıma senedini imzalamış olması,

---

74 **HILL&MESSENT,** s. 294.
75 **HILL&MESSENT,** s. 295.
76 BGH., 25.10.84 (1985) 20 E.T.L. 89. **(HILL&MESSNET,** s. 295.)

gönderenden yükü teslim almış olması ve gönderilene teslim etmiş olması davalının gerçekte taşımanın bir parçası olduğunun göstergesidir. Bu yüzden davalı müteakip taşıyıcı olduğuna dair varsayımı çürütmeye yetecek delilleri ortaya koyamamıştır. Bundan ziyade Belçika Mahkemeleri, asıl taşıma sözleşmesinden haberdar olan ve bu doğrultuda taşıyıcı olarak CMR taşıma senedini imzalayan davalının gönderene karşı sözleşmesel bir sorumluluk altına girdiğini kabul etmiştir.

Son bir önemli nokta da yük ve CMR taşıma senedinin kabulünün fiziksel olarak elde edilmelerinden daha öte anlamlar ihtiva ettiği düşünülmektedir. SGS Ates davasında madde 35'teki şartların müteakip taşıyıcı olabilmek için bir zorunluluk olduğuna dair iddia mahkemece reddedilmiştir. Ancak alt taşıyıcının bu gerekliliğe göre davranması sonucunda durumunda sözleşmeden haberi olduğunun kanıtı olarak kabul edilmiştir. Sadece Belçika Mahkemeleri madde 35'teki şartların gerçekleşmemiş olmasının taşıyıcının müteakip taşıyıcı sıfatını engellemeyeceğine karar vermiştir. Fakat aynı zamanda CMR taşıma senedine fiziksel olarak sahip olan ve bunu varış noktasında ibraz eden taşıyıcının sürücüsünün orijinal senette aksine herhangi bir kayıt olmadıkça sadece bu sebeple asıl sözleşmeye bağlı olduğu anlamına gelmeyecektir. Bu durumda ayrı bir sözleşme yapıldığı sonucu kabul edilmektedir. Mahkeme ayrıca kabul edilip edilmediği hususundaki ispat yükünün davacıda olduğunu belirtmiştir[77].

CMR'nin 34. maddesi CMR taşıma senedinin alınmasında kimden veya ne zaman alındığını önemsememiştir. Yani teslim edildiği sırada veya yükü teslim eden kişiden alınma zorunluluğu yoktur. Bu durum göz önüne alındığında taşıyıcının CMR taşıma senedinin fotokopisini alması ve hatta modern iletişim metotlarının artması sebebiyle, CMR taşıma senedinin teleks veya bu gibi teknolojik yollarla alınmasın da mahkemelerce geçerli sayılması gerektiği doktrinde savunulmuştur[78]. Bu nedenle taşıyıcı CMR taşıma senedini taşıma komisyoncusu gibi bir ara şahıstan alabileceği gibi bunu kendisi de daha sonra düzenleyebilmektedir. Ancak bunun için

---

77 **HILL&MESSENT,** s. 295-296.
78 **YEŞİLOVA,** s. 149.

CMR taşıma senedinin daha önce gelen müteakip taşıyıcılar tarafından tasdiki ve gönderen ile ilk taşıyıcı arasında akdedilen taşıma sözleşmesine ilişkin imzaları içermelidir[79].

CMR taşıma senedinin devri konusunda yukarıda değindiğimiz gibi, ilk taşıyıcının CMR taşıma senedini kendisi düzenlemeyerek bu işi kendinden sonra gelen taşıyıcıya bırakma durumu ile ilgili olarak daha geniş açıklama yapmamız gerekmektedir. Burada ikinci taşıyıcı bizzat kendisi CMR taşıma senedini düzenleyeceğinden gerçek anlamda bir taşımadan söz edilip edilemeyeceği tartışmalıdır. Bu konuyla ilgili olarak *Ulser-Swift v. Taunton Meat Haulage* davasına ayrıntılı bir şekilde göz atmamız konuyu anlatmak bakımından uygun olacaktır. Bu davada Ulser-Swift şirketi Taunton taşıma şirketi ile 300 domuzun Enniskillen (Kuzey İrlanda)'den Basel (İsviçre)'e taşınması konusunda bir sözleşme yapmıştır. Taunton taşıma işi için Fransen şirketi ile anlaşmıştır. CMR taşıma senedi Fransen'in sürücüsü tarafından tanzim edilmiş ve sürücü ile gönderen imzalarını atmışlardır. Yük Basel'e hasara uğramış bir şekilde ulaşmıştır.

Fransen yapmış olduğu savunmalarda şu hususlar üzerinde durmuştur:

1) Taunton Konvansiyon dahilinde taşıyıcı değildir.
2) Fransen müteakip taşıyıcı değildir.
3) Ulser-Swift ile Taunton arasındaki sözleşme taşıma sözleşmesi değil, komisyonculuk sözleşmesidir. Taunton, Ulser-Swift ile Fransen arasında taşıma sözleşmesi yapılması için aracılık faaliyetinde bulunmuştur.
4) Ulser-Swift ile Fransen arasındaki sözleşme CMR taşıma senedi ile kanıtlanmaktadır.
5) Fransen'e karşı ileri sürülecek iddialar m. 32'ye göre zamanaşımına uğramıştır.

---

[79] **YEŞİLOVA,** s. 149.

Hakim Donaldson kararında, sadece Ulser-Swift ile Fransen arasında tek bir taşıma sözleşmesinin varlığı iddiasını tatminkar bulmamıştır. İlk görünüş ispatının etkisi mahkemede kanıtlarla birlikte değerlendirildiğinde doğrulanamamıştır.

Donaldson, bu olayda ele alınacak sorunun Taunton'un CMR anlamında taşıyıcı olup olmadığı ile ilgili bulunduğunu belirtmiştir.

"Bizim görüşümüze göre onlar (Taunton) taşıyıcıdır. Madde ve konvansiyon taşıyıcı kavramının tam bir tanımını içermemektedir. Ancak konvansiyonun tümüne bakldığında, taşıyıcının taşıma amacıyla sözleşme yapan kişi olduğu sonucu çıkarılmaktadır." demiştir.

Temyiz mahkemesi Donaldson'un yargısını doğrulamaktadır. Bu davada ortaya çıkan önemli noktalardan biri, ilk taşıyıcının kim olduğu sorusudur. Kararı inceleyen temyiz mahkemesi başkanı Hakim Lord Megaw şu sonuca varmıştır:

"*Madde 1, fıkra 1'e bakılarak CMR konvansiyonu, yükün sahibi ile sözleşme yapan ilk taşıyıcı şirket veya gerçek kişilerin, yükün zilliyetliğini alıp almadığına bakılmaksızın arkadan gelen tüm taşıyıcıların bu konvansiyon dahilinde müteakip taşıyıcı olması amacıyla tasarlanmıştır".*

Yükleyici aracılar veya tellallar karayolunda uluslararası taşıma yapılması organizasyonunda görev yapan kişiler alt taşıyıcı kullandıklarında madde 3, 37 ve 38'e göre sorumlu olmaktadırlar[80].

Söz konusu davada ortaya çıkan bir başka durum ise CMR 39/4'te belirtilmiş olan zamanaşımına ilişkin kuralların müteakip taşıyıcı sıfatına haiz olmayan tamamen farklı bir CMR taşıma senedi uyarınca taşımayı yürüten bir alt taşıyıcıya karşı uygulama alanı olduğunun kabulü olmuştur[81]

---

[80] **DONALD, Alan:** The CMR, Londra, 1981, s. 95–96–97.
[81] **CLARKE, M/ YATES, D:** Contracts of Carriage by Land and Air, Londra Singapur 2004, s. 65.

IV) MÜTEAKİP TAŞIMADA RÖMORK SORUNU

Yarı römork ve konteynır taşımacılığının yaygınlaştığı Avrupa'da, söz konusu müteakip taşıyımanın teknik yapısında bir kısım değişimler söz konusu olmuştur. Şu anda uygulaması genişlemekte olan sisteme göre; taşıma komisyoncuları çok miktarda römork flosunu toplamaya başlamışlardır. Bu römork filolarını çekebilmek için bağımsız çekici şirketleri ile anlaşma yoluna gidilmektedir[82].

Buna ek olarak daha çok birden fazla bağımsız taşıyıcı olması yerine, gönderenden gönderilene kadar tüm taşımayı finansal olarak karşılayabilecek olan büyük bir taşıma şirketi ile anlaşılmakta ve römorkları olan bu taşıma şirketi çekmesi için çekici işletmecileri ile anlaşmakta ve bu çekici işletmecileri römork işleticisinin alt taşıyıcısı olmaktadır[83].

Yukarıda da belirttiğimiz gibi bir taşıma ilişkisinde römork ve çekici kısımlarının sahipleri ve işletenleri farklı kişiler olabilir. Bu gibi bir durumda sorun nasıl çözülecektir? Bir çekicinin (genellikle kamyonun) arkasına bağlanan ve motoru olmadığı için tek başına hareket etmesi mümkün olmayan römork, müteakip taşımaya ilişkin olarak bazı sorunlara yol açabilir[84]. Çünkü tüm bu araçlar karayolu aracıdır ve CMR hükümlerinin ilgi alanındadır. Her birinin işleticisi teknik olarak taşıyıcı olabilir ve bu nedenle müteakip taşıyıcı sıfatını kazanabilirler.

Genel olarak uygulamada çekicinin işleteni ilk olarak gönderenle sözleşme yapıp daha sonra üçüncü bir kişinin römorkunu kullanarak taşımayı gerçekleştirir. Bunun dışında römork işleticisi gönderenle bir sözleşme yapabilir ve bunun akabinde yükü taşıyabilmek için üçüncü bir kişinin çekicisini kullanabilir. Bu gibi durumlarda

---

[82] **SLOTTE/ LAGERLOF&LEMAN:** "CMR- Uniformity or Divergence?" The Maritime Advocate, C. 7, Stocholm (http://www.maritimeadvocate.com/i7_cmr.htm)

[83] **SLOTTE/ LAGERLOF&LEMAN** (http://www.maritimeadvocate.com/i7_cmr.htm)

[84] Bir uyuşmazlıkta; Londra'dan Belçika'nın Antwrep şehrine soğutuculu bir konteynırda et taşıyan bir römork işleticisinin de daha sonra römorku Antwrep limanından alıp varma yerine ulaştıran çekici işleticisi de CMR hükümlerince müteakip taşıyıcı olarak kabul edilmişlerdir. Ancak bu davada tarafların uyuşmazlıkları müteakip taşıyıcı olup olmadıkları ile ilgili değildir. (**Anwrepen 28.03.1966**) **HILL&MESSENT,** s. 298.

müteakip taşıma ilişkisi nasıl uygulanacaktır? Her bir olay ayrı ayrı göz önünde tutularak bu soruna bir cevap bulunmalıdır.

İlk olarak karayolunda uluslararası bir taşıma yapmak için gönderenle sözleşme yapan işleticinin, çekici işleticisi veya römork işleticisi olup olmadığına bakılmaksızın ilk taşıyıcı olarak kabul edilmesi gerekecektir. İkinci olarak, eğer ilk taşıyıcı yükün taşınması için bir çekici işleticisi veya römork işleticisi ile sözleşme yaparsa ikinci işleten ilk taşıyıcının alt taşıyıcısı olacaktır. Müteakip taşıyıcı olabilmek için yukarıda bahsetmiş olduğumuz şartların somut olayda mevcut bulunması gerekmektedir. Örneğin bir römork işleticisi, ilk taşıyıcı ile bir alt taşıma sözleşmesi yapılarak taşımaya dahil edilmişse, yükü kabul etmiş olsa bile CMR 34'te belirtilen müteakip taşıyıcı olabilmek için ikinci şart olan "CMR taşıma senedini kabul etme" şartı gerçekleşmeyeceğinden müteakip taşıyıcı olarak addedilmesi mümkün olmayacaktır. Bu gibi bir durumda römork işleticisi yalnızca alt taşıyıcı sıfatına haiz olacak bir uyuşmazlık durumunda CMR 3 kapsamında ilk taşıyıcının sorumluluğuna gidilecektir. Madde 28[85] dışında römork taşıyıcısına karşı olan tüm taleplerde ulusal hukuk uygulanacaktır. Bu tip bir duruma genel olarak pratikte römorku hatalı olduğu durumlarda rastlanmaktadır[86].

Benzer bir şekilde römork işleticisi bir alt sözleşme ile römorku çekmesi için bir çekici ile anlaşır ve daha sonra römork işleticisi gönderen ile karayolu ile uluslararası eşya taşıma sözleşmesi yaparak taşıma işini üzerine alırsa, kendisi (römork işleticisi) ilk taşıyıcı olacak ve çekici işleticisi yükü ve CMR taşıma senedini kabul etmesi ile birlikte müteakip taşıyıcı olarak addedilecektir. Aynı şekilde eğer ilk taşıyıcı CMR taşıma senedini kendisi yapmayarak, bu işi çekici işleticisine bırakırsa, çekici işleticisi yine CMR hükümlerine göre müteakip taşıyıcı olacaktır. Bu durumda çekici işleticisi CMR taşıma senedini, ilk taşıyıcının yetkili temsilcisi sıfatıyla düzenleyecek ve daha sonra CMR taşıma senedini ve yükü kabul

---

[85] Bu sözleşmeye göre yapılan taşımalarda bu sözleşmenin kapsamına girmeyen sözleşme dışı bir istem mevcut bulunduğunda taşıyıcı sorumluluğunu tespit eden ve sınırlayan bu Konvansiyon hükümlerinden faydalanabileceği belirtilmektedir.

[86] **HILL&MESSENT,** s. 299.

etmiş sayılacaktır[87].

Bir işletici hem çekici hem de römorku alt sözleşmecilerden elde ederse, ikincisi, yukarıda bahsettiğimiz kriterler gerçekleştirilmişse müteakip taşıyıcı olarak adlandırılacaktır. Eğer birden fazla çekici işleticisi birbiri ardına römorku çekmek için sözleşme yaparlarsa, her bir çekici işleteni selefinden kabul ederek aldığı CMR taşıma senedi ve yük uyarınca müteakip taşıyıcı olacaktır. Son olarak sözleşmeci taşıyıcı çekici işleticisi ve bununla birlikte sürücünün de işvereni ise Kıta Avrupası Mahkemeleri aynı zamanda çekici işleticisinin aracı ve sürücüyü kiralamamış olmalarını da aramaktadırlar[88].

V) CMR MADDE 34'ÜN MÜTEAKİP TAŞIYICILARA ETKİSİ

Daha önce ayrıntılı bir şekilde bahsettiğimiz gibi, eğer bir taşıyıcı CMR m. 34 kapsamında bir müteakip taşıyıcı ise, taşımanın tümünden dolayı sorumlu olacaktır[89]. Bu nedenle Konvansiyon dahilinde zıya, hasar, gecikme veya sözleşme dahilindeki başka bir sorundan, kendi taşıması sırasında herhangi bir zarar oluşmamış veya herhangi bir kusuru olmamış olsa bile; zarar, zıya veya gecikme başka bir taşıyıcının taşımasından kaynaklansa bile sorumluluğu yoluna gidilebilecektir. Başka bir deyişle CMR konvansiyonunun tüm hükümleri dahilinde "taşıyıcı" olacaktır ve bu hükümler sanki taşımanın tümünü kendisi gerçekleştirmiş gibi kendisine karşı uygulanabilecektir.

Bir taşıyıcıya karşı CMR m. 34 uyarınca sorumluluğuna gidilmesi

---

87 **HILL&MESSENT,** s. 299.

88 Bu konuda Belçika Mahkemeleri 02.02.90 (1990) II. U.L.R. 434 kararı (**HILL&MESSENT**, s.299, dpn. 102).

89 Tabii bu taşıma, CMR Konvansiyon'unda madde 1'de belirtilen şartlar ve yer dahilinde olmalıdır. Söz konusu madde uyarınca: "Bu sözleşme, Sözleşmede belirtildiği gibi yükleme yeri ve teslim için belirlenen yerin en az biri akit ülke olan iki ayrı ülkede olması halinde, tarafların ikametgahı ve milliyetine bakılmaksızın ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her mukaveleye uygulanacaktır." Söz konusu maddenin dördüncü bendinde ise CMR Konvansiyonunun uygulanmayacağı durumlar belirtilmiştir. Buna göre: "Uluslararası posta anlaşmaları gereğince yapılan taşımalarda, cenaze taşımalarında ve ev eşyası taşımalarında bu Konvansiyon hükümleri uygulanmaz."

durumunda, madde 17/2'de[90] belirtilen sorumluluktan kurtulma hallerinden faydalanabilmesi için müteakip taşıyıcının, kendisinin ve öteki tüm taşıyıcıların aynı şekilde madde 17/2'de belirtilen şartları taşıdığını ispat etmek zorundandır.

Aynı şekilde madde 29'da sözü edilen taşıyıcının Konvansiyon dahilindeki avantajlı hükümlerden yararlanmasını önleyen maddedeki şartın aleyhinde uygulanmaması için taşıyıcının kasten veya davaya bakan hakimin hukukuna göre kasta eşdeğer sayılan kusurdan sadece kendisinde değil tüm taşıyıcılarda olmadığının kanıtlaması gerekmektedir[91].

Madde 32/1'de belirtilen zamanaşımını 3 yıla kadar uzatan kast ve kasta eşdeğer hareket dahilinde hiçbir taşıyıcının hareket etmediğini ispatlaması gerekmektedir. Madde 32/2'de belirtilen ve yazılı bir taleple ilgili olarak zamanaşımı süresinin yazılı olarak bu talebi reddetmesi ve ekli belgeleri iade edene kadar durması durumunda Worldwide Carriers Ltd. v. Ardtran. International Ltd. davasında[92] olduğu gibi sadece kendisine yazılı talepte bulunulan taşıyıcıya karşı durması öngörülmüştür. Sorumluluğu olası olan öteki taşıyıcılara karşı zamanaşımının durması mahkemece kabul edilmemiştir.

§ 3- TTK HÜKÜMLERİNE GÖRE YARDIMCI ŞAHIS ALT TAŞIYICI VE MÜTEAKİP TAŞIYICI KAVRAMLARI

I) GENEL OLARAK

Bir taşıma ilişkisine CMR hükümlerinin uygulanabilmesi için gereken şartları önceden belirtmiştik. Eğer bu şartlar gerçekleşmezse taşıma ilişkisine iç hukuk kuralları uygulanacak ve yetkili iç hukukun Türk hukuku olması durumunda Türk

---

[90] CMR madde 17/2'nin resmi Türkçe tercümesi şu şekildedir: "Eğer kayıp, hasar yada gecikme istek sahibinin hatası veya ihmalinden , taşıyıcının hatasından değil de istek sahibinin verdiği talimattan, yüke has bir kusurdan yahutta taşımacının önlemesine olanak bulunmayan durumlardan ileri gelmişse, taşımacı sorumlu tutulamaz."

[91] **HILL&MESSENT,** s. 300.

[92] Lloyd Rep. 61 (1982) Com. L.R. 217 1979 WL 61899.

Ticaret Kanununun taşımaya ilişkin maddeleri uygulama alanı bulacaktır.

TTK hükümlerine göre taşıma ilişkisinin ifası sırasında araya birden çok taşıyıcı girebileceği gibi, taşıma işini ifa edecek olan taşıyıcı da pek tabii ki bu işi yaparken başka şahısların yardımlarından faydalanabilecektir. TTK madde 782 ve 784 hükümleri taşıma işinin yapılması sırasında kullanılan kişiler için birtakım sıfatlar öngörmüştür. Öncelikle kanun sistematiği içerisinde madde 782'de yardımcı şahıslarda bahsetmiş ve 784. maddede ise ara taşıyıcılar ibaresi ile alt taşıyıcı ve müteakip taşıyıcı kavramlarını birleştirmiştir. Bizim konu sistematiğimiz uyarınca 784. maddede belirtilen "kendi yerine geçen taşıyıcılardan" müteakip taşıyıcıları ve "eşyanın taşımasını kendilerine bıraktığı kişilerden" alt taşıyıcıları anlamak uygun olacaktır[93].

Türk Ticaret Kanununun 782. maddesi uyarınca, "taşıyıcının kullandığı kimselerin veya maiyetinde çalışanların kusurları kendi kusuru hükmündedir". Yardımcı şahıslarlardan kaynaklanan sorumluluğu düzenleyen Borçlar Kanunu 100. madde hükmü varken Türk Ticaret Kanununda da buna benzer bir düzenlemenin olmasının gerekçesi Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Adliye Encümeni Mazbatasında açıklanmıştır. Bu gerekçede taşıyıcının yardımcının eylemlerinden doğan sorumluluğu için bu kanunda başka bir düzenleme olmaksızın BK m. 100 hükmüne başvurma imkanı bıraksaydı. Söz konusu maddenin 2. fıkrasındaki sorumluluktan kurtulma kayıtlarına yer vererek taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına olanak sağlamış olmasıdır. Bu durum taşıma ilişkilerinde engellenmek istediğinden BK 100'den farklı olarak TTK 782. maddesi getirilmiştir[94]. TTK'da yardımcılar i)Taşıyıcının maiyetinde çalışanlar ve ii)Taşıyıcının kullandığı kişiler

---

93 **YEŞİLOVA,** s. 64-65.

94 **ARKAN, Sabih:** Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ank. 1982, s. 95. Yazar aynı zamanda başka bir çözüm önerisi getirmiş BK 100/II'nin taşıyıcının yarımcıları ve ara taşıyıcılar dolayısıyla kullanılamayacağının belirtilmesinin yeterli olacağı görüşüne yer vermiştir. Yazara göre, bu yola gidilmeyerek Alman Ticaret Kanunundaki hükümlere benzer hükümlerin kabul edilmesinin Gerekçede belirtilen amacın dışında taşıma işinin özellikleri dikkate alınarak yardımcıların ve ara taşıyıcıların fiilerinden doğan sorumluluğu BK 100/I dışında yeniden düzenlemek istediğinin bir göstergesi olduğunu iddia etmiştir.(**ARKAN,** Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 96).

olmak üzere ikiye ayrılmıştır.

II) YARDIMCI ŞAHISLARIN FİİLERİNDEN DOĞAN SORUMLULUK

A) YARDIMCI ŞAHISLAR

1) Taşıyıcının Maiyetinde Çalışanlar

Taşıyıcının maiyetinde çalışanlardan maksat, taşıyıcıya ait işletmede sürekli bir şekilde çalışan kişilerdir[95]. Genel olarak bu kişiler taşıyıcının maiyetinde hizmet sözleşmesi uyarınca çalışan işçileridir. Şoför gibi taşıma işine doğrudan katılmış kişiler olabileceği gibi, taşıma işinden tamamen bağımsız ve farklı bir alanda çalışan taşıyıcıya bağlı herhangi bir kişi de olabilir. Mesela taşıyıcının taşıma işletmesinde çalışan bir temizlik işçisi de bu kategoriye girmektedir[96]. Ancak taşıyıcının taşıma işletmesi dışında başka bir işletmesi varsa ve burada bir işçi istihdam edilmişse bu durumda bu kişiler TTK 782 uyarınca taşıyıcının maiyetinde çalışan kişiler olmayacaklardır[97]. Bunlar hakkında BK 100/I hükümleri uygulanır.

TTK Tasarısında taşıyıcıların yardımcılarından doğan sorumlulukla ilgili olarak düzenlenen 879. maddesinde, mevcut TTK'da belirtilen "taşıyıcının maiyetinde çalışanlar" kavramı "kendi adamları" olarak değiştirilmiştir. Bu noktada TTK Tasarısı mevcut TTK hükümlerine yaklaşmış ve taşıyıcıya ait işletmede sürekli şekilde çalışan her türlü kişiyi bu kavrama dahil etmiştir. Yani bu kişinin taşıma işinin ifası için görevlendirilmiş olması gerekmeyecektir.

---

95 **ARKAN,** Karada Yapılan Eşya Taşımaları**,** s. 96.

96 Ancak CMR 3. maddesi uyarınca "taşıyıcının çalıştırdığı kişiler" ibaresini kapsaması için yardımcı kişinin mutlaka taşıma faaliyeti ile ilgili bir alanda hizmet vermesi gerekmektedir.

97 **ARKAN,** Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 97.

2) Taşıyıcının Kullandığı Kişiler

Taşıyıcının taşımanın yerine getirilmesinde kullandığı kişiler ile arasında sürekli bir ilişki yoktur. Burada taşıyıcı ile kullandığı kişi geçici olmak üzere (genellikle sadece bir defaya mahsus olmak üzere) taşımanın yapılması hususunda bir ilişki içine girerler ve bu işlem tamamlandığında aralarındaki ilişki de son bulur.

Her ne kadar TTK 782. maddesinin lafzi yorumundan taşıyıcının kullandığı kişiler belirlenirken taşıma işi ile ilişkili olup olmaması önemli değil gibi gözükse de TTK 782. maddesi BK'nun 100 ve 55. maddesine göre özel hüküm olduğundan münhasıran taşıma ilişkisine uygulanabilir. Sonuç olarak taşıyıcının Türk Ticaret Kanunu 782. maddesine göre sorumlu olabilmesi için kullandığı ve hizmetlerinden yararlandığı kişinin o taşıma faaliyeti için çalışması gerekmektedir[98].

Taşıyıcı tarafından üstlenilen taşıma faaliyetini akde uygun bir şekilde ifası amacıyla kullanılan, taşıyıcı ile aralarında sürekli bir ilişkinin mevcut olması gerekli olmayan, taşıyıcının taşıma işletmesi ile hukuki veya fiziki herhangi bir bağlılığı olmayan herhangi biri taşıyıcının kullandığı kişi kapsamına girer[99]. Bu husus göz önünde tutulduğunda taşıyıcının taşıma işini kendisi yapmayarak kendi ad ve hesabına başka bir sözleşme yaparak alt taşıyıcıya devretmesi durumunda alt taşıyıcı da taşıyıcının kullandığı kişi kapsamına girecek ve bu durumda da TTK 782. madde hükmü uygulanabilecektir.

TTK'nun 784. maddesinde "Ara Taşıyıcılardan Dolayı Sorumluluk" başlığı altında, taşıyıcının üstlendiği taşıma faaliyetinin devrettiği kişilerden (alt taşıyıcılar) ve bu taşıma işinde kendi yerine geçen (müteakip taşıyıcılardan) kaynaklanan sorumluluğu özel olarak düzenlemektedir. Alt taşıyıcının gönderenle yapmış olduğu taşıma sözleşmesini bir başka taşıyıcıya devretmesi durumunda alt taşıyıcı hem yardımcı taşıyıcı hem de ikame edilen taşıyıcı sıfatını kazanır. Bu durumda asıl

---

98 **TÜZÜN, Nejat,** Kara ve Hava Taşıma Hukuku, Ank. 1972, s. 40.
99 **YEŞİLOVA,** s. 64.

taşıyıcının sorumluluğu belirlenirken BK 100 hükmünde değil ona göre daha özel bir düzenleme olan TTK 784. madde hükmü göz önünde tutulacaktır[100].

TTK Tasarısında ise bu hususun düzenlemesi mevcut TTK ile aynı doğrultudadır. Madde 879/b'de "taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kimseler" demek suretiyle TTK ve CMR ile ortak bir düzenleme yolu seçilmiştir.

B) TAŞIYICININ YARDIMCI ŞAHISLARIN FİİLLERİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNUN KOŞULLARI

1) Yardımcının Kusurlu Olması

TTK 782. maddesinde belirtildiği üzere taşıyıcının sorumluluğundan bahsedebilmek için her şeyden önce yardımcının kusurlu bir hareketinin olması lazımdır. Çünkü kanun metninde açıkça "… kullandığı kimselerin veya maiyetinde çalışanların kusurları kendi kusuru hükmündedir" demek suretiyle kusur sorumluluğu olduğunu ifade etmiştir. Bu durumda yardımcısının kusurundan dolayı sorumluluk altında kalan taşıyıcının bu sorumluluktan kurtulabilmek için yardımcısının da basiretli bir taşıyıcıdan beklenen özeni göstermiş olduğunu kanıtlaması gerekmektedir[101].

Taşıyıcının yardımcılarının sadece kendilerine verilen görev kapsamında mı yoksa işbölümü kurallarını ihlal ederek kendi görevleri dışında kalan bir iş için ortaya çıkan durumda mı sorumlu olacağı konusuna gelecek olursak; bu konuda ikili bir ayrıma gitmek yararlı olacaktır. BK 100 uyarınca bir hakkın kullanılmasını veya bir borcun ifasını yardımcıya tevdi etmesinden bahsettiğinden BK anlamında çalışanın işbölümü kurallarını ihlal ederek görevi dışında yapmış olduğu bir hareketten ortaya çıkan zararda taşıyıcının sorumlu olmayacağı sonucu çıkarılmaktadır. TTK 782'de ise yardımcının kusurunun taşıyıcının kendi kusuru

---

[100] **YEŞİLOVA,** s. 64-65 dpn. 131.
[101] **ARKAN,** Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s.98.

sayılmış olması yeterli görülmüş ve bu konuda kendisine bırakılan herhangi bir iş tevdiinden bahsetmemiştir. Bu bakımdan bakıldığında iş bölümü kuralları dışına çıksın çıkmasın maiyetinde çalışanlar için taşıyıcının TTK 782 deki sorumluluğuna gidebilmek bakımından herhangi bir fark olmayacaktır. Örneğin işletmede temizlik hizmetlerinde çalışan bir işçi, kendisinin görevi olmamasına ve böyle bir talimat almamasına rağmen, eşyanın taşıma işine yardımcı olursa, bu hususta meydana gelecek zarardan taşıyıcı sorumlu olacaktır[102].

Bunun yanı sıra doktrinde işbölümü kurallarına uymamanın taşıyıcının sorumluluğunu etkilemeyeceğine yönelik kural sadece taşıyıcının maiyetinde çalışanlar için öngörülmüştür. Taşımanın yerine getirilmesinde kullanılan kişiler, kendilerine belli bir taşıma işinde görev verildiğinden taşıyıcının yardımcısı sıfatını taşıyacaklardır. Bu bakımdan sadece kendilerine verilen görev kapsamında kalmak suretiyle verdikleri zararlardan taşıyıcı sorumlu olacaktır[103].

CMR'de bu durum daha farklı şekilde düzenlenmiştir. CMR madde 3 uyarınca taşıyıcının istihdam ettiği kişilerin yalnızca kendilerine verilen görevi yerine getirirken yaptıkları fiil ve işledikleri kusurlardan dolayı sorumlu olacağı hükme bağlanmıştır[104]. Bu nedenle öğretideki görüş uyarınca, Libya 'ya kaçak olarak içki sokmaya çalışan sürücü nedeniyle uğranılan zarardan CMR hükümleri uyarınca taşıyıcı sorumlu olmayacaktır[105].

TTK Tasarısında ise bu durum CMR hükümlerine paralel olarak düzenlenmiştir. TTK Tasarısı madde 859'da açık bir şekilde taşıyıcının hem kendi adamlarının hem de taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kimselerin

---

[102] Arkan'a göre böyle bir çözüm tarzının benimsenmiş olması isabetlidir. Hergün çok sayıda taşımanın yapıldığı bir işletmede kimin hangi işte çalıştığının tesbiti zaman zaman büyük zorluklar arz edebilir. Eğer istihdam edilen kişilerin işbölümü kurallarına uyması aransaydı taşıyıcı eşyaya zarar veren işçi hakkında bu konuda işbölümü kurlarını ihlal etmesinden dolayı sorumluluktan kurtulması söz konusu olacaktır.(**ARKAN**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 100).

[103] **ARKAN,** Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 100.

[104] Bu konuyla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. **YEŞİLOVA,** 76-87.

[105] **GLÖCKNER, H:** "Limits to Liability and Liability Insurance of Carriers Under Articles 3 and 23 to 29 of the CMR" International Carriage of Goods by Road (CMR), J. Theunis, London 1987, s. 97

görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden dolayı sorumluluğu öngörüldüğünden işbölümü kurallarını ihlal eden bir yardımcının fiilinden dolayı taşıyıcının sorumluluğu yoluna gidilemeyecektir.

2) Kusurlu Davranışın Zarara Neden Olması

Taşıyıcının sorumluluğunun doğması için yardımcı şahsın kusurunun bir zarara yol açması gerekmektedir. Zarar söz konusu olmazsa taşıyıcının sorumluluğuna gidilemeyecektir. Burada karşımıza bir sorun çıkmaktadır. Acaba taşıyıcı zararın türüne bakılmaksızın her türlü zararından dolayı mı yoksa sadece ziya ve hasardan dolayı mı sorumlu olacaktır? Bu konu doktrinde epey tartışılmıştır. Arkan; bu konuyu çözümlemede TTK sistematiğini ele almış ve bu sistematikte sorumluluğun kaynağı kusur sorumluluğu olduğu için sadece zarar ve ziyadan dolayı taşıyıcının sorumluluğu yoluna gidilebileceğinden bahsetmiştir[106]. Bu konuyu açıklarken TTK 780. maddesinde belirtilen gecikme ile ilgili kısmın kusurdan ari olması sebebiyle, tamamen kusura dayanan 782. maddede belirtilen yardımcı şahsın kusurunun taşıyıcının kusuru sayılması fikri birbiriyle örtüşmeyecektir demiştir[107].

Şunu da belirtmeliyiz ki TTK 782 hükmü tamamen taşıma sözleşmesine ilişkin sözleşme içi sorumluluk yoluna gidilmesi halinde kullanılabilecek bir hükümdür. Sözleşme dışı sorumluluk durumlarına gidilmesi halinde (örneğin haksız fiil) BK 55 hükmüne dayanarak yardımcı şahsın fiilinden ötürü taşıyıcının sorumluluğu yoluna gidilebilecektir.

Yan borçların yerine getirilmemesi ziya veya hasardan başka bir zarara yol açarsa, taşıyıcı yardımcıların eyleminden BK 100'e göre sorumlu olacaktır. BK 100'de yardımcının kusurunun aranmaması sebebiyle böyle bir yola gidilmesi öngörülmektedir[108].

---

[106] Aksi görüş için bkz. **EDİS, Seyfullah:** Medeni Hukuka Giriş ve Başlangıç Hükümleri, Ank. 1993, s. 131.
[107] **ARKAN**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 101.
[108] **ARKAN,** Karada Yapılan Eşya Taşımaları**,** s. 102.

C) ARA TAŞIYICILARDAN KAYNAKLANAN SORUMLULUK

1) Ara Taşıyıcılar

Yukarıda daha önce de belirttiğimiz gibi TTK 784. maddede belirtilen ara taşıyıcı kavramı, CMR'de bahsettiğimiz müteakip taşıyıcı (kendi yerine geçen taşıyıcılar) ve alt taşıyıcı (eşyanın taşımasını kendilerine bıraktığı kişiler) kavramlarını ortak olarak kapsamaktadır.

a. Eşyanın Taşınmasını Kendilerine Bıraktığı Kişiler

Daha önce de bahsettiğimiz üzere eşyanın taşımasını taşıyıcı bizzat kendisi gerçekleştirmek zorunda değildir. Bunun için başka taşıyıcılar kullanarak onlarla kendi hesabına bir alt taşıma sözleşmesi yaparak taşımanın tamamlanmasını sağlayabilir. Bu gibi bir durumda da ilk yaptığı taşıma sözleşmesinden kaynaklanan sorumluluğu devam edecektir.

Gönderenle yaptığı sözleşme uyarınca taşıyıcının yolun sadece belli bir kısmına kadar taşıma yapmak ve geri kalanı için yeni kişileri bulmakla yükümlendirilmişse bundan sonra taşıyıcı daha sonra yapacağı taşıma sözleşmesini gönderenin ad ve hesabına yapacaksa vekil, kendi adına ve gönderen hesabına yapacaksa komisyoncu sıfatını kazanacak ve bundan sonra gönderene karşı TTK 784 hükümlerince sorumlu olmayacaktır[109]. Bu durumda taşıyıcı eğer vekil gibi hareket etmişse BK 390/I,II uyarınca ve eğer komisyoncu sıfatıyla hareket etmişse TTK 809/I'e göre sorumluluğu doğacaktır.

CMR Konvansiyonundan da madde 1 uyarınca taşımaya ilişkin olan komisyonculuk sözleşmelerine bu Konvansiyonun uygulanmayacağı bildirilmiştir. Bunun istisnası ise taşıma komisyoncularının taşıma işinin bir kısmında da olsa kendilerinin gerçekleştirmesi durumudur. Bu durumda pek tabii ki CMR hükümleri

---

[109] **EDİS,** s. 132; **ARKAN,** Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 104.

uygulama alanı bulacaktır[110]

b. Taşıyıcının Yerine Geçenler

Bu başlıktan anlaşılması gereken husu, CMR kısmında anlattığımız müteakip taşıyıcıdır. Yani yükü ve taşıma senedini devralarak TTK 796 anlamında "taşıyıcının yerine geçeceklerdir". Burada daha önce de bahsettiğimiz gibi tek bir taşıma senedi düzenlenmiştir. Gönderilen ile ilk taşıyıcı arasında düzenlenmiş olan taşıma senedini daha sonra gelen müteakip taşıyıcılar iktisap edecekler ve böylece taşımayı gerçekleştirmiş olacaklardır. Kanuna böyle bir maddenin konulmasının amacını Arkan, durumu daha güçlü olan müteakip taşıyıcıları da taşımaya dahil ederek gönderen ve gönderileni korumayı hedeflediğini belirtmiştir[111].

Ancak burada CMR' dekinden çok farklı bir durum söz konusudur. TTK 796 açık hükmü uyarınca müteakip taşıyıcılar taşımaya dahil olmakla birlikte kendilerinden önce yapılan taşımaya ilişkin hiçbir sorumluluklarının olmayacağıdır. Oysa daha önce de belirttiğimiz gibi CMR 34. maddesi uyarınca yükü ve taşıma senedini kabul eden taşıyıcı taşımanın tümünden dolayı sorumludur. TTK hükümleri uyarınca bir müteakip taşıyıcı kendisinin ve kendisinden sonra gelen taşıyıcıların taşımalarından dolayı sorumludur. Kendisinden önce gelen taşıyıcıların taşımalarından dolayı TTK 796 hükmüne göre kendisine başvurma olanağı bulunmamaktadır. Bu durumun gönderen ve gönderilen aleyhine olduğu açıktır.

---

[110] **JUNG, Christian:** "The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, Analysis and Trends of Recent German Law", Case Law Jurisprudence 1997, s. 149.

[111] **ARKAN,** Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 105.

Bunun yanı sıra TTK'da belirtilen taşıyıcının yerine geçen taşıyıcılar arasında CMR'den farklı olarak müteselsil sorumluluk bulunmamaktadır. Bu husus Yargıtay'ın vermiş olduğu birçok içtihatta açıkça vurgulanmıştır[112]. Oysa ki CMR hükümleri uyarınca daha önce de bahsettiğimiz gibi yükü ve CMR taşıma senedini kabul eden taşıyıcı, taşıma sözleşmesinin tarafı olur ve tüm taşımadan dolayı diğer müteakip taşıyıcılarla birlikte müteselsil sorumluluğu doğar.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda taşıyıcının yerine geçenler kavramı yerine "fiili taşıyıcı" kavramının kullanılması tercih edilmiştir. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 888. maddesinde taşımanın kısmen veya tamamen üçüncü bir kişi tarafından yapılması halinde, bu kişinin eşyanın zıya, hasarı veya gecikmesi nedeniyle kendisi tarafından ortaya çıkan zararlardan asıl taşıyıcı gibi sorumlu olacağı öngörülmüştür. Ancak burada da CMR hükümlerinden farklı bir düzenleme mevcuttur. CMR'ye göre yukarıda bahsettiğimiz üzere müteakip taşıyıcılar CMR taşıma senedi ve yükü kabul ederek taşımanın tümünden sorumlu hale gelmekte ancak TTK Tasarısı'nda ise mevcut TTK'daki gibi müteakip (fiili taşıyıcı) taşıyıcının kendisinden önceki taşımadan sorumlu olmayacağı anlamı çıkmaktadır. Fiili taşıyıcı sadece kendisi tarafından yapılan taşıma işlemi için sorumluluk altına girmektedir. Hatta ve hatta, madde metninden anlaşıldığı kadar kanımca fiili taşıyıcı sadece kendi taşımasından sorumlu olacağı için kendisinden sonra taşıma işinin bir başka fiili taşıyıcı tarafından yapılması halinde, sorumluluğu yoluna gitmek mümkün olmayacaktır. Bu durum ise gönderen ve gönderilen aleyhinedir. Madde gerekçesinde sözleşmenin nisbiliği ilkesinden hareket edilmiş ve asıl taşıyıcı ile gönderenin sorumluluğu genişleten hükümlerinin fiili taşıyıcı tarafından yazılı şekilde kabul edilmedikçe kendisini bağlamayacağı öngörülmüştür. Burada sözleşmenin nisbiliği temel alındığı için mantık olarak CMR'den tamamen farklıdır. Çünkü bilindiği gibi CMR'de müteakip taşıyıcı yükü ve CMR taşıma senedini kabul ederek taşıma sözleşmesinin tarafı haline gelmektedir. Açıkçası bu durumun

[112] Yargıtay HGK 2002/11-862 E, 2002/854 K, 23.10.2002: "...CMR taşımaları hariç TTK. 787/1. maddesi hükmüne göre üst ve alt taşıyıcılar arasında müteselsil (dayanışmalı) sorumluluk olmadığı için, taşınan malın zayi olması veya hasara uğraması nedeniyle açılabilecek tazminat davası ya asıl taşıyıcıya veya alt taşıyıcıya karşı açılır. Bu husus dava şartı olduğu için hakim tarafından re'sen (kendiliğinden) nazara alınır..." (Kazancı Mevzuat Programı).

yorumlanması tasarı kanunlaştığında doktrin ve yüksek yargı organlarına kalacaktır. Asıl taşıyıcının sorumluluğu ise baki kalacaktır. Çünkü maddenin üçüncü fıkrasında açıkça asıl taşıyıcı ile fiili taşıyıcının müteselsilen sorumluluğu öngörülmektedir.

2) Asıl Taşıyıcının Sorumluluğunun Koşulları

a. Ara Taşıyıcının Kusurlu Olması

TTK 784. maddesinde taşıyıcıların ara taşıyıcıların fiil ve kusurlarından kendi kusuru gibi sorumlu olacağını düzenlemiştir. Yalnız Arkan'ın[113] da belirttiği gibi bu madde yazımında bir hataya düşülmüştür. Kusurlu davranıştan mı yoksa kusurlu sayılmayan davranıştan mı asıl taşıyıcının sorumlu olacağı konusunda bir duraksama yaşanmaktadır. Çünkü "fiil ve kusurlarından" dedikten sonra cümlenin sonunda "kendi kusuru gibi sorumlu olur" demektedir. Eğer sadece kusurdan dolayı sorumluluk doğacaksa o zaman madde başındaki "fiil" sözcüğü gereksiz kullanılmıştır. Kusursuz sorumluluk durumu da madde dahilinde düşünüldüyse o zaman madde sonunda "kendi kusuru ve fiiliymiş gibi sorumlu olur" şeklinde bitirilmesi gerekmektedir[114].

Benim de katıldığım görüş uyarınca asıl taşıyıcının alt ve müteakip taşıyıcının sadece kusurlu davranışından dolayı sorumluluğu sabit olması gerekmektedir. Daha önce de değindiğimiz gibi TTK 784 sadece eşyanın ziya ve hasra uğraması halinde uygulanacaktır ve bu tip bir sorumluluk da kusura dayalı bir sorumluluk halidir[115].

Bu konuyla ilişkili olarak TTK tasarısında çok açık bir düzenleme getirilmiştir. TTK tasarısının 879. maddesi uyarınca, taşıyıcı; kendi adamlarının veya taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin görevlerini yerine getirmesi sırasındaki fiil ve ihmalinden kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu olur demek suretiyle

---

113 **ARKAN**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 105

114 **ARKAN**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 106.

115 **ARKAN**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 106. Oysa daha önce de bahsettiğimiz gibi CMR hükümleri uyarınca taşıyıcının sorumluluğuna gidebilmek için kusura dayanmaya gerek yoktur. Kusursuz sorumluluk hali CMR alanında uygulanmaktadır.

yukarıda belirttiğimiz düşüncenin tam aksi bir düzenleme getirmiş ve kusursuz sorumluluk hallerinden de taşıyıcıyı sorumlu tutmuştur. Böylece tasarı ile birlikte yukarıda bahsettiğim muğlaklık açıklığa kavuşturulmuştur.

Burada üzerinde durmak istediğim bir başka husus ise taşıyıcının, alt veya müteakip taşıyıcının yardımcı şahıslarının kendi görevleri içindeki kusurlarından sorumlu olacağı yoksa işbölümü kurallarını ihlal etmesi durumunda yine de sorumluluğu yoluna gidilip gidilemeyeceği hususudur. Daha önce de ifadesini bulmuş olduğu gibi işbölümü kurallarının ihlal edilip edilmemesi taşıyıcının yardımcısının kusurundan doğan sorumluluğu hususlarına göre nazara alınmayacaktır. Yine burada aynı düşünce doğrultusunda alt veya müteakip taşıyıcının yardımcısının kusurunda da bu yönde bir kural aramak kanun sistematiği içinde mümkün gözükmemektedir. Arkan'ın[116] da ifade ettiği üzere taşıma işini üstlenen asıl taşıyıcının sonradan bu işi başka taşıyıcılara devrederek kendi yükünü hafifletmesi gönderen veya gönderilenin durumunun kötüleşmesine yol açmamalıdır. Bu bakımdan asıl taşıyıcının alt veya müteakip taşıyıcının işletmesinde çalışan kişilerin kusurlarından, onların taşımayla görevlendirilip görevlendirilmediğine bakılmaksızın sorumlu tutulabilmesi gerekmektedir.

TTK Tasarısında ise bu hususa ilişkin olarak 879. maddesinde taşıyıcının taşımanın yapılmasında yararlandığı kişilerin görevleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu olur demek suretiyle meydana gelen zararın yardımcının görevini yaparken ortaya çıkan bir zarar olması gerektiğini ortaya koymuştur. Yani bu durum göz önüne alındığında işbölümü kurallarını ihlal ederek zarar sebep olan yardımcısı dolayısıyla taşıyıcıya karşı TTKT hükümleri uygulanamayacak BK 100 vd. hükümleri uyarınca sorumluluğu yoluna gidilebilecektir.

---

[116] **ARKAN**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 107. Yine CMR uyarınca taşıyıcının yardımcısı sadece görevi ile ilgili bir durumdan ötürü taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi kıstası göz önüne alındığında, CMR uyarınca işbölümü kurallarının ihlal edilmesinden ötürü bir zarar ortaya çıkmışsa bu durumda CMR uyarınca asıl taşıyıcının sorumluluğu söz konusu olmayacaktır.

b. Kusurlu Davranışın Zarara Neden Olması

Asıl taşıyıcının sorumluluğu yoluna gidilebilmesi için gerekli olan ikinci şart da ara taşıyıcının kusurlu davranışı sonucunda eşyanın zıya veya hasara uğramasıdır. 784. maddenin, Kanunun zıya ve hasardan doğan sorumluluğu düzenleyen kısmında yer almış olması bu hususun gerekçesi olarak kabul edilmektedir[117]

Ara taşıyıcının yan borçlarını yerine getirmemesi durumunda ziya ve hasar dışında başka bir zarar oluşursa, taşıyıcı bu zararlardan BK m. 100/I uyarınca sorumlu olacaktır. Çünkü anlaşıldığı gibi taşıma işi kendisine bırakılan taşıyıcı, asıl taşıyıcıdan tamamen bağımsız bir taşıyıcı da olsa, yine de BK m. 100 anlamında asıl taşıyıcının yardımcısı konumundadır.

Ara taşıyıcının davranışı sonucunda eşya gönderilene geç teslim edilmişse, asıl taşıyıcı ara taşıyıcının kusursuz olduğunu ileri sürerek sorumluluktan kurtulamaz. Asıl taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için, TTK m. 780/2 uyarınca gecikmenin zorlayıcı nedenden veya gönderilenin fiilinden doğduğunu ispat etmesi gerekmektedir[118].

[117] **ARKAN,** Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 107.
[118] **ARKAN,** Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 107.

İKİNCİ BÖLÜM
CMR TAŞIMA SENEDİ VE MÜTEAKİP TAŞIMAYA İLİŞKİN DİĞER BELGELER

§ 1 - CMR TAŞIMA SENEDİ

I) GENEL OLARAK

CMR taşıma senedi bu konvansiyonun ilk olarak 4. maddesinde karşımıza çıkmaktadır. Bu madde, taşıma sözleşmesinin bir CMR taşıma senedinin düzenlenmesiyle gerçekleştirileceğini belirttikten sonra CMR taşıma senedinin yokluğu, usule aykırı oluşu veya kaybolmasının bu sözleşme hükümlerine tabi olacak taşıma sözleşmesinin varlığı ve geçerliliğini etkileyemeyeceğine işaret etmektedir. Taşıma senedi ile ilgili aksaklıklar taşıma ilişkisinin CMR kapsamı dışında kalmasına sebep olmayacaktır. CMR tasarılarının görüşülmesi sırasında her taşıma ilişkisinde taşıma senedi düzenlenmesini beklemek veya taşıma senedinin düzenlenmemesinin taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkileyecek yaptırımlara bağlamanın uygulamanın gereksinimlerine ters düşeceği belirtilmiştir [119].

Fransız İstinaf Mahkemesinin vermiş olduğu bir kararda[120] da taşıyıcı Fransa' dan İngiltere' ye Karayoluyla eşya taşımayı üstlenmiş ve taşımanın Fransa'daki bölümü için bir alt taşıyıcıyla anlaşmıştır. Taşımanın bu aşamasında, yük İngiltere' de başka bir araca yüklenmeden önce bir kaza sonucu hasara uğramıştır. Davalı olayda CMR hükümlerinin uygulanmaması gerektiğini zira taşıma senedinin kaza anından sonra yani yükün İngiltere' ye getirilmesinden sonra düzenlenmiş olduğunu ileri sürmüştür. Ancak mahkeme CMR'nin 4. maddesine dayanarak taşıma senedinin bulunmamasının taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinin geçerliliğine ve CMR' nin uygulanmasına etki etmeyeceğini belirterek, davalının bu savunmasını reddetmiştir.

---

[119] Tasarılar ve diğer ilgili dokümanlar için bkz. (BM Cenevre Kütüphanesi) TRANS/WP9/11, s.31.
[120] Rouen İstinaf Mahkemesinin 16.6.1972 tarihli kararının ayrıntısı için bkz.**AKINCI**, s. 40.

CMR' ye paralel olarak TTK' nın 786. maddesi de taşıma ilişkisini düzenleyen bir belgeden söz etmekte ve taşıyıcının talebi halinde göndericinin taşıma senedi vermeye zorunlu olduğu ifade edilmektedir. Gönderen ile taşıyıcı arasındaki taşıma ilişkisini düzenleyen belge, TTK' da "taşıma senedi" kavramı ile ifade edilmektedir. Taşıma senedi taşınmak üzere tevdi ve temsil edilen eşyayı temsilen gönderen tarafından düzenlenen şekli ve içeriği kanunda belirtilen kıymetli evrak niteliğindeki bir emtia senedidir[121]. TTK' nın 786. maddesinde, taşıma senedi olmaksızın taşıma sözleşmesinin kanıtlanabilmesine olanak vermektedir. Örneğin, Yargıtay'ın 11. Dairesinin bir kararında "dosyadaki teleks-faks ve diğer yazışmalardan taraflar arasında taşıma sözleşmesi oluştuğu kabul edilmesine göre, davacı taşıyıcının alacaklı olduğunu ispat etmesi gerekir" denilmiştir[122]. Aynı şekilde "satıcının yurtdışına taşınacak mal için davacı taşıyıcıya yükleme rezervasyonu ile yük taşımasını kabul ettiği ve taşıyıcının da kabul ettiği bir taşıma sözleşmesi oluşmuştur" denilmiştir[123]. Bir başka kararda, taşıma sözleşmesinin yazılı biçimde yapılması gerekli olmayıp, malın taşınması veya malın teslimi ile taraflar arasında taşıma sözleşmesinin oluşacağı ifade edilmiştir[124].

II) CMR TAŞIMA SENEDİNİN GEREKLİLİĞİ

Yukarıda da belirttiğimiz gibi CMR taşıma senedinin olmamasının veya usule aykırı olmasının taşıma sözleşmesinin varlığına ve geçerliliğine etki etmeyeceği mahkeme kararıyla da kabul edilmektedir. CMR taşıma senedinin doktrinde bazı yazarların[125] da belirttiği gibi sadece bir ispat belgesi olmasının bazı istisnaları vardır. Örneğin m.12' de öngörülen tasarruf hakkının kullanılması bir taşıma senedinin bulunmasına bağlıdır. Bunun yanı sıra m.24' teki sorumluluk sınırının arttırılması ve m.26' daki teslim süresi içinde ödenecek özel faizin miktarı ancak bunlar taşıma senedinde belirtilmişse ileri sürülebilir. Ayrıca ilk taşıyıcının sonraki

---

121 **DOMANIÇ,Hayri**: TTK Şerhi,C.IV,İst.1990,s. 913.
122 11.HD, 21.6.1990,E.4504, K,1967, kararın ayrıntısı için bkz.,**AKINCI,** s. 44
123 11.HD,13.6.1994,E.3712,K.4366,kararın ayrıntısı için bkz.**AKINCI,**s.45.
124 11.HD,16.3.1993,E.84,K.1834,kararın ayrıntısı için bkz.**AKINCI,**s.45.
125 **LOEWE, Roland:** ' Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road(CMR)', European Transport Law 1976,s.311.

aşamalarda ortaya çıkan sorumluluk durumlarında, sorumluluğu kabul etmemesine imkan verebilir. CMR taşıma senedinin bulunmaması taşıma sözleşmesinin ihlali anlamına gelebilir[126].

CMR hükümleri düzenlenirken taşıma senedi en temel belge olarak esas alınmaktadır. Bu sebeple, CMR taşıma senedinin bulunması veya bulunmaması ya da bir konunun CMR taşıma senedinde yazılması veya yazılmaması, CMR'nin hükümleri açısından farklı ve önemli sonuçlar doğuracaktır. CMR taşıma senedinin düzenlenmemiş olması gerek taşıyıcı açısından gerek gönderen açısından istenmeyen sonuçların çıkmasına neden olabilir. Örneğin taşıma senedinin düzenlenmemiş olması, taşıyıcı bakımından yükün iyi durumda alındığına yönelik bir karineye sebep olacaktır. Gönderen bakımından CMR taşıma senedinin düzenlenmemiş olması ise, yükün teslim sırasında istenecek belgeler veya taşıyıcıya verilecek diğer talimatların ispatı açısından önemli zorluklara sebep olacaktır. Bu sebeple bir taşımanın başarılı ve sorunsuz olmasında, CMR taşıma senedinin düzenlenmesi de önem taşımaktadır[127]. Bunlara örnek olarak bir Alman Mahkemesinin vermiş olduğu karara göre CMR taşıma senedi düzenlenmemişse m.9/2' ye uygun olarak çekince ileri sürülemez[128]. Ayrıca CMR taşıma senedi düzenlenmezse sözleşmenin varlığını ispat konusunda uygulamada problemler çıkabilir. Bu durumda taşıma sözleşmesinin varlığını iddia eden ve sözleşme hükümlerinin uygulanmasını isteyen taraf normal olarak aralarında sözleşmesel bir ilişkinin varlığını ve koşullarını ispatlayacaktır. Bu husus bir Fransız Mahkeme kararında da açıkça belirtilmiştir[129]. Taşıyıcı özel olarak verilen talimatlara göre hareket etmediği zaman yüke gelen zararlardan sorumlu olur. CMR taşıma senedi şartları anlaşmadaki gibi yansıtır bu nedenle uyuşmazlıklar minimum düzeye inebilir[130].

---

[126] **CLARKE, Malcolm A:** International Carriage of Goods by Road CMR,4.baskı, London Hong Kong 2003,s. 51.
[127] **AKINCI,** s. 43.
[128] BGH, 9.2.79(1980) 15 E.T.L.215. (**HILL&MESSENT,** s. 271)
[129] Paris,4.12.70 (1970) B.T.407. (**HILL&MESSENT,** s. 271)
[130] **HILL&MESSENT,** s. 271.

CMR taşıma senedinde bilgilerin eksik veya farklı yazılması ile ilgili olarak Hamburg Mahkemesinin vermiş olduğu karar[131] oldukça belirleyicidir. Söz konusu olayda, İtalya'dan Federal Almanya'ya 2800 şişe şarap taşınması konusunda anlaşılmış ve bu hususu belgeleyen bir CMR taşıma sözleşmesi yapılmıştır. Daha sonra davacı gönderen, CMR taşıma senedinde belirtilmemiş olmasına rağmen karşılıklı anlaşma uyarınca fazladan taşıması gereken 350 şişenin zayi olduğunu iddia etmiş ve bu nedenle tazminat talebinde bulunmuştur. Davalı taşıyıcı ise, gönderenle aralarında 2800 şişe dışında fazladan taşımaya yönelik bir anlaşma olmadığını ve bu nedenle bu iddianın sözleşmesel bir temeli bulunmadığını ileri sürmüştür. Mahkeme, davayı reddetmiş ve CMR taşıma senedinde yazan miktarın aralarındaki sözleşme miktarı olduğunu kabul etmiştir. Bu karardan da CMR taşıma senedinde yazılı olan hususların taraflar için ne derece önemli olduğu anlaşılacaktır.

III) CMR TAŞIMA SENEDİNİN ŞEKLİ

CMR taşıma senedinin şekline yönelik sözleşmede herhangi bir şekil şartı öngörülmemiştir. Taşıma sözleşmesi sözlü dahi yapılabilir ancak ispat açısından HUMK' un 288. maddesindeki genel kural burada da geçerlidir. Bununla birlikte Milletlerarası Karayolu Birliği(IRU), CMR hükümlerini dikkate alarak örnek bir CMR taşıma senedi hazırlamıştır[132]. Bu örnek senet gönderen için bir kopya (kırmızı), gönderilen için bir kopya (mavi), taşıyıcı için bir kopya (yeşil) ve idari amaçlar için hazırlanmış bir kopya (siyah) dan oluşmaktadır[133]. Ayrıca sözleşmede CMR taşıma senedini kimin düzenleyeceği belirtilmemiştir. Bu nedenle, CMR taşıma senedinin ister taşıyıcı ister gönderen tarafından düzenlenmesi bir problem teşkil etmeyecektir[134]. Uygulamada CMR taşıma senedini gönderen düzenlemektedir. Eğer CMR taşıma senedi düzenlenirse, gönderen taşıma senedinde belirtilenlerin doğruluğu bakımından sorumludur[135]. CMR taşıma senedi m.5/1 hükmüne göre üç

---

[131] Karar için bkz. **PESCE, A:** "The Contract And Carriage Under The CMR",International Carriage of Goods by Road, J. Theunis, London 1987, s. 8, dpn. 31.
[132] **AKINCI**, s.45.
[133] **DONALD,** s. 66.
[134] **CLARKE,** s.34.
[135] **CLARKE,** s.51.

nüsha halinde düzenlenerek gönderen ve taşıyıcı tarafından imzalanır. İmzaların bulunmaması, BGH'nin[136] kararına göre CMR taşıma senedinin CMR kapsamındaki hükümlerin tatbiki bakımından geçersizliği doğurur. Bununla birlikte, yargılama aşamasında genel hükümlere göre değerlendirilecek bir senedin ispat kuvvetini taşıyabilir[137]. Taraflardan sadece biri CMR taşıma senedi imzalanmışsa, o halde sadece bu kişiye karşı mı CMR taşıma senedinin, CMR kapsamında bir ispat değeri taşıyacağı şüphelidir. Fakat en azından, bu tür bir taşıma senedi de CMR kapsamında değil ama genel anlamda senetle ispat hükümleri kapsamında değerlendirilebilir[138]. Ayrıca CMR taşıma senedinin düzenlendiği ülkedeki yasaları izin verdiği taktirde, bu imzalar matbaada basılabilir veya onların yerine gönderen ve taşıyıcının mühürleri kullanılabilir. Türk hukukuna göre imzasız senet geçerli olamayacağından ve mühürde imza yerine kullanılamayacağından Türkiye'de akdedilen taşıma sözleşmeleri için düzenlenecek CMR taşıma senetlerinin muteber olabilmesi için gönderen ve taşıyıcı tarafından mutlaka imzalanmış olması gerekmektedir. Düzenlenen üç kopyadan 1. kopya gönderene, ikinci kopya yüklerle beraber gider ve üçüncü kopya taşıyıcı tarafından saklanır. Üçten fazla orijinal kopya düzenlenmesine izin verilmemiştir. Ancak CMR' de bunun yaptırımının ne olacağı belirtilmemiştir[139].

Uygulamada gönderen taşıma senedini düzenleyip imzalamasına rağmen yükü alması gereken kişi taşıyıcıdır ve normal olarak yükü almadan CMR taşıma senedini imzalamaz. İmzanın eksikliği CMR taşıma senedini usule aykırı kılacaktır ve bu durumda teknik olarak m.9/1 deki delil rolünü gerçekleştiremeyecektir[140].

CMR m.5/2 ye göre taşınacak yüklerin başka taşıtlara yüklenmesi gerektiği, bunların ayrı çeşit yükler olduğu veya ayrı partilere bölünmesi durumunda gönderen veya taşıyıcı her çeşit ve parti yük için ayrı bir CMR taşıma senedi isteme hakkına sahiptir.

---

136 BGH v.16.10.1986 (versR 1987,304). (**HILL&MESSENT,** s. 73.)
137 **FREMUTH/THUME,** Kommentar zum Transportrecht, 2000,Art.9 Rn.2.
138 **HELM,** Frachtrecht II CMR,2.Auf.,Berlin 2002,VersR 1988,s.550.
139 **LOEWE,** s.335.
140 **HILL&MESSENT,** s.73.

IV) CMR TAŞIMA SENEDİNİN İSPAT ETKİSİ İÇİN GEREKEN KOŞULLAR

Bu ispat etkisinin ortaya çıkabilmesi için öncelikle, taşıyıcı ve gönderen tarafından imzalanmış bir CMR taşıma senedinin bulunması gerekmektedir[141]. Ancak az önce de belirttiğimiz gibi sözleşmede CMR taşıma senedini kimin düzenleyeceği belirtilmediğinden ister taşıyıcı, isterse gönderen düzenleyebilir.

Taşıyıcının somut olayda CMR taşıma senedinin içeriğini kontrol etmiş olması, taşıma senedinin ispat etkisinin doğabilmesi için aranacak bir ön koşul değildir. Eğer somut olayda taşıyıcının kontrol imkanı bulunmazsa, yapacağı şey m.8/2' ye göre taşıma senedine bir çekince koymaktır. Böylelikle m.9/2 uyarınca CMR taşıma senedinin ispat fonksiyonunu kesebilir[142].

V) CMR TAŞIMA SENEDİNİN İÇERİĞİ

CMR' nin 6. maddesinde CMR taşıma senedinin içermesi gereken hususlar sayılmıştır. Söz konusu maddenin ilk bendinde CMR taşıma senedinde her durumda yazılacak hususlar sayılmış olup, ikinci bendinde uygulama alanı bulduğu taktirde belirtilecek hususların listesi verilmiştir. Üçüncü bent ise ilk iki bentten farklı olarak tarafların isteğine bırakılmış hususları düzenlemektedir[143]. Bu maddede belirtilen hususlardan birinin CMR taşıma senedinde bulunmaması usule aykırılık olur ancak bu durum taşıma sözleşmesinin varlığını veya geçerliliğini etkilemez[144]. Bununla beraber söz konusu usule aykırılık hasar veya gecikmeye neden olmuşsa CMR' nin 7. maddesi uyarınca gönderenin sorumlu olması söz konusu olabilecektir.

Madde 6'da belirtilen düzenlemeler zorunlu düzenlemelerdir. Tarafların bu maddede sayılan düzenlemelerin tamamını gerçekleştirmesi gerekmektedir. Bunun

---

141 **CLARKE,** s.55.
142 **HELM,** Art.9 Anm.2.
143 **AKINCI,** s. 48.
144 **CLARKE,** s. 54.

yanı sıra taraflar farklı olarak istedikleri gibi hükümler getirerek bunu CMR taşıma senedine yazabilirler ve bu hususlar dahilinde de kendilerini bağıtlayabilirler[145].

TTK' nın 769. maddesi esas itibariyle CMR' nin 6 ve 7. maddelerine paralel bir yaklaşım göstermektedir. Her iki düzenleme karşılaştırıldığında TTK' nın 769. maddesinin CMR' den farklı olarak taşıma senedinin emre yazılı olması isteniyorsa emrine şerhinin ve taşımanın yapılacağı sürenin yazılması şartı aranmaktadır. Ancak CMR' nin 6/3. maddesi uyarınca tarafların söz konusu maddede belirtilenlerden başka hususları da yazmaları mümkündür. Asıl önemli fark, şekil şartlarına uyulmamasına bağlanan sonuç bakımındadır. CMR' nin 4. maddesinde CMR taşıma senedinin usule aykırı olmasının taşıma sözleşmesinin varlığına ve geçerliliğine etki etmeyeceği ifade edilmiştir. TTK' nın 769. maddesinde ise şekil şartlarına uymayan taşıma senedinin kıymetli evrak olarak değil ancak tesellüm ilmühaberi veya başka ispat vesikası olarak dikkate alınacağı ifade edilmiştir[146].

CMR 6/1 maddesinde yer alan hususlar taşıyıcı ve gönderen arasındaki ilişkinin başlıca unsurlarını içermektedir. Ancak CMR taşıma senedinde yazılı olan bilgilerin gerçeği yansıtmaması durumunda durum, diğer delillerin yardımıyla kanıtlanabilir, örneğin Paris İstinaf Mahkemesi' nin bir kararında taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan alacağı için gönderen bölümünde adı bulunana satıcıyı dava etmiş ve satıcı, CMR taşıma senedinin kendisi tarafından imzalanmamış olduğu, taşıma sözleşmesine taraf olmadığı ve sadece alıcının İrlanda' daki acentesi olarak hareket ettiği savunmasına dayanarak davanın reddini sağlamıştır[147].

VI) CMR TAŞIMA SENEDİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ

Bu konu doktrinde tartışmalıdır. CMR' de, CMR taşıma senedinin kıymetli

---

145 **MERCADAL, B:** "Conculusion of the Contract of Carriage: The Role of the Consignment Note and the General Conditions", International Carriage of Goods by Road, J. Theunis, London 1987, s. 33.

146 **AKINCI,** s.48.

147 Paris İstinaf Mahkemesinin 6.1.1971 tarihli söz konusu kararın ayrıntısı için bkz. **AKINCI**, s.50.

evrak niteliğinde olduğunu gösteren bir hüküm mevcut değildir[148]. CMR' de taşıma senedi konişmentonun aksine, ne emtia senedi ne de kıymetli evrak olarak görülmüştür. Bir görüşe göre[149] eğer ulusal hukuk izin verirse CMR taşıma senedi emtia senedi olarak kullanılabilir. Ancak karayolu taşımasının hızlı olması bakımından CMR taşıma senedinin emtia senedi olarak kullanılması gereksiz görülmektedir. Başka bir görüşe göre[150] eğer CMR taşıma senedi kıymetli evrak olsaydı alıcının haklarının göndericiden bağımsız olarak ve sadece CMR taşıma senedi ile sınırlı olarak düzenlenmesi gerekirdi. Ayrıca yükün CMR taşıma senedi olmaksızın da devredilebilmesi mümkündür. Öyleyse yükle ilgili hakkının CMR taşıma senedi, yani senette mündemiç olduğunu iddia etmek mümkün değildir. Bu sebeple CMR taşıma senedinin kıymetli evrak niteliğinde sayılmaması gerekecektir. CMR taşıma senedi yine konişmentonun aksine bir teşhis senedi değildir. Çünkü taşıma sözleşmesinden doğan hak, taşıma senedinin hamili olan kişi üzerinde değil; bilakis taşıma hukuku kurallarına göre kim hak sahibi görünüyorsa onun üzerinden doğmaktadır. Bu nedenle, CMR taşıma senedinde gönderilen olarak gözüken kişi, varma yerinde taşıyıcıya CMR taşıma senedini ibraz etme zorunluluğunda olmaksızın yükün kendisine teslimini talep edebilir. Konişmentoda bulunan bu özelliklere sahip olmayan CMR taşıma senedi sadece taşıma sözleşmesinin ispatına yarayan bir metot olarak düzenlenmiştir[151].

§ 2- CMR m.9 HÜKMÜNÜN HUKUKİ YAPISI

I) GENEL OLARAK

CMR madde 9/1 hükmüne göre CMR taşıma senedi taşıma mukavelesinin akdine, mukavelenin koşullarına ve yüklerin taşıyıcı tarafından kabulüne karine

---

148 **MACCARONE, S:** "The Right of Disposal under the CMR Convention in International Carriage of Goods by Road(CMR)", International Carriage Of Goods by Road, J. Theunis, London 1987, s.70.

149 **CLARKE,** s.52.

150 **AKINCI,** s.48.

151 Konişmentonun fonksiyonları ile ilgili daha ayrıntılı bilgi için bkz. **YEŞİLOVA, Ecehan:** Konişmetonun İspat Kuvveti, İzmir 2006, s. 43 – 47.

teşkil eder. Ancak bunun İngilizce orijinalinde karine sözcüğünün karşılığı olarak "prima facie evidence" terimi kullanılmıştır. Doktrinde[152] CMR' nin Resmi Gazete' de yayınlanan çevirisinin[153] başarısız ve fazlaca hatalarla dolu olduğu belirtilmiş ve bir uyuşmazlık durumunda CMR m.51 uyarınca İngilizce ve Fransızca dillerindeki bağlayıcı metinlerin esas alınacağına işaret edilmiştir[154]. Buradan hareketle "prima facie evidence" teriminin tam Türkçe karşılığının ilk görünüş ispatı/delil olduğu kabul edilecek olunursa çevirinin hatalı yapıldığı ve İngilizce metnine itibar edilmesi gerektiği sonucuna varabiliriz. Bu nedenle konumuzu ilgilendirmesi bakımından "ilk görünüş ispatı" kavramı üzerinde durmamız gerekmektedir[155].

II) İLK GÖRÜNÜŞ İSPATI/DELİLİ

İlk görünüş ispatı/delili veya "prima facie evidence" mahkeme kararları incelendiğinde, aslında uygulamada hakim tarafından kendisine sık müracaat edilen bir kurum olmasına rağmen; şimdiye kadar ispat hukuku sistemi içindeki yeri ve kapsamı konusunda herhangi bir çalışma yapılmamıştır. Buna karşın kurum, Alman hukukunda bugün bile güncelliğini korumaya devam etmektedir[156].

İlk görünüş ispatı/delili aksini kabul etmek için özel dayanaklar, nedenler yoksa hakimin ağır basan olasılıklardan dolayı tecrübe ile sonuç çıkarmasını öngören bir kuraldır[157].

---

[152] **KENDİGELEN, Abuzer:** "Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR) – Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi", Prof.Dr. Ömer Teoman'a 55. Yaş Günü Armağanı, C. I, İst. 2002, s. 496, **YEŞİLOVA,** s. 27.

[153] Anlaşmanın Resmi Metni için bkz.02.12.1994 tarih ve 94/6322 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı (RG 04.01.1995/22161); onay için bkz.07.12.1993 tarih ve 3939 sayılı kanun (RG 13.12.1993/21788).

[154] **KENDİGELEN,** s. 496.

[155] Bunun dışında ilk görünüş ispatnının karine ve emare ispatı ile ilişkisini ve bunların birbirinden farkı konularında ayrıntılı bilgi için bkz. **YEŞİLOVA,** " CMR Taşıma Senedi", s.249.

[156] **KESER, Leyla:** ' İlk Görünüş İspatı', Prof .Dr. Mahmut Tevfik Birsel'e Armağan, İzmir 2001, s.231.

[157] **BLOMEYER, Arwed:** Medeni Usul Hukuknda Delillerin Takdiri (çev.Akıntürk, Tugut), AÜHFD, C.XXXV, 1968, S.3-1, s.172.

Bu ispat türünde olayların tipik akışı denen durumlar söz konusudur. Bir vakıanın hayat tecrübelerine göre aksinin muhtemel olduğu iddia edilmediği sürece var olduğu kabul edilebilir. Bunlar tam kanaati tek başına sağlayan tecrübe kurallarıdır. Bu tür ispatın olayın tam olarak ispatından farkı ise, bir tecrübe kuralına dayandırılan tipik hayat olayında çok genel olarak " somut olayda da böyle olmuştur" varsayımından hareket edilmesidir. Bu nedenle ilk görünüş ispatı, ispat gücü yüksek tecrübe kurallarını gerektirir[158].

Başka hiçbir ek açıklamaya gerek olmadan sadece genel yaşam deneyimlerimize dayanarak somut olayın oluşumu anlaşılabiliyorsa, artık bu olayı tekrar değerlendirmek ve nedenini araştırmak önemsizdir[159]. Bu nedenle, ispat yükünü taşıyan taraf sadece, genel yaşam deneyimlerinin kendisine bir sonuç bağladığı durumu (vakıayı) ispat edecektir[160].

İlk görünüş ispatı/deliline örnek olarak şunları verebiliriz: Kazada alkollü olmak kural olarak kazanın oluş sebebidir, ya da bir arabanın ağaca çarpması araç sürücüsünün ilk bakışta kusurlu olduğuna ilişkin sonuca götürür.

İlk görünüş ispatı/delilinin tatbiki için; muayyen bir sebebe istinat eden bir olay şarttır. İçtihatlar bunu "tipik hayat olayı" kavramı altında özetlemektedirler. Fiili olay, mahkemenin görünüşüne göre; ilk görünüş ispatının temelinde yer alan tecrübe kuralına uymak zorundadır. Delili göstermekle yükümlü olan taraf böylece, ilk görünüş ispatı/delilinin dikkate alındığı olaylarda sadece tipik hayat olayını açıklamak ve gerekirse ispat etmek zorundadır[161]. Karşı taraf, eğer somut olayda "atipik bir akışın" gerçekleşme olasılığını ispat edebiliyorsa, bu durumda ilk görünüş ispatı çöker. Fakat bu durum, ispat yükünün ters döndüğü anlamına gelmemektedir[162]. Karşı tarafın yürüttüğü hakimin inanışını sarsma faaliyeti, esasen ispat yükünü taşıyan tarafı, tam ispata sürükleyecektir. İspat yükünü taşıyan tarafın,

---

158 **ÜSTÜNDAĞ, Saim:** Medeni Yargılama Hukuku, İst. 1989.s.606.
159 **YEŞİLOVA,** " CMR Taşıma Senedi", s.249.
160 **YEŞİOVA**, " CMR Taşıma Senedi", s. 249.
161 **YEŞİOVA**, " CMR Taşıma Senedi", s. 249.
162 **YEŞİOVA**, " CMR Taşıma Senedi", s. 250.

başarıyla bu yükten kurtulabilmesi için, iddia konusu vakıa üzerinde artık tam ispat getirmesi zorunludur[163].

III) İLK GÖRÜNÜŞ İSPATI/DELİLİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ

İlk görünüş ispatı/delilinin hukuki niteliği tartışmalıdır. Doktrinde bir görüşe göre[164] ilk görünüş ispatı/delili, sözleşmeden ve haksız fiilden doğan zararı tazmin taleplerinde, nedenselliğin ve kusurun tespiti durumunda geniş ölçüde maddi hukuka özgü bir anlam ifade ettiği savunulmaktadır. Doktrinde bizim de katıldığımız görüş ise[165] ilk görünüş ispatı/delilinin hakimin kanaatinin oluşumu alanında yani delillerin değerlendirilmesi alanında yer aldığıdır. Mahkeme içtihatları da her zaman ilk görünüş ispatı/delilinin delillerin değerlendirilmesine ait olduğunu, bunun teknik anlamda bir delil olmadığını, aksine delillerin değerlendirilmesi çerçevesinde yaşam deneylerinin tatbiki ve böylece bir olay iddiasında hakimin tam kanaati sonucuna ulaştıran bir vasıta olduğunu belirtmektedirler[166]. İlk görünüş ispatı/delili hakimin uyuşmazlık konusu olayla ilgili olarak diğer delilleri değerlendirmeye başlamadan önce müracaat ettiği veya söz konusu olay ile ilgili olan delillerin serbest taktirine göre değerlendirdikten sonra kanaatini güçlendirmek için başvurduğu bir vasıtadır. Ancak teknik anlamda bir delil değildir[167].

TTK Tasarısında taşıma senedi ile ilişkili olarak dercedilen 856. maddesi ve devamında taşıma senedinin düzenlenme usulü, şekli ve hukuki durumu açısından CMR'ye yakın bir bağlantı kurulmuştur. TTK Tasarısının 856. maddesinde taşıma senedinin üç nüsha halinde düzenleneceği ve gönderen tarafından imzalanacağı belirtildikten sonra, bir nüshanın gönderende kalacağını, bir nüshanın yükle birlikte hareket edeceğini ve bir nüshanın da taşıyıcıda kalacağı hükme bağlanmıştır. Maddenin ikinci fıkrasında ise taşıma sözleşmesinin kurulması için taşıma senedinin

---

[163] **YEŞİOVA**, " CMR Taşıma Senedi", s. 250.
[164] **KESER,** s. 232.
[165] **ENGELS, Gudrun:** Der Anscheinbeweis der Kasualitaet (Unter besonderer Brücksichtigung der Neueren Rechtsprechnung), Frankfurt 1994, s. 68.
[166] **ENGELS,** s. 68.
[167] **KESER**, s.234

varlığı hususunun şart olmadığını belirterek taşıma sözleşmesinin rızai bir sözleşme olduğu hususunu vurgulamıştır. Ayrıca maddenin son cümlesinde eşyanın taşıyıcıya teslimin taşıma sözleşmesinin kurulmasına karine teşkil edeceğini belirterek kanımca aksi ispat edilebilen kesin olmayan bir yasal karine ortaya konmaktadır. Bununla birlikte, TTK Tasarısında taşıma senedinin düzenlenmesi için taraflardan birinin istemi üzerine düzenleneceği öngörülmüşken, mevcut TTK 768. maddesi uyarınca taşıma senedinin taşıyıcının talebi halinde gönderen tarafından düzenleneceği belirtilmiştir. Ayrıca TTK'da taşıma senedinin iki nüsha düzenleneceği öngörülmüştür. Bu açıdan TTK Tasarısı ve TTK oldukça farklı düzenlemeler getirmektedir.

TTK Tasarısının 857. maddesinde taşıma senedine geçirilecek hususlar belirtilmiştir. Bu düzenleme CMR ile hemen hemen aynı doğrultudadır. Burada üzerinde durmak istediğim nokta ise TTK Tasarısının 858. maddesinde belirtilmiş olan taşıma senedinin ispat gücü başlıklı maddesidir. Madde metni şu şekildedir:

"İki tarafça imzalanan taşıma senedi, taşıma sözleşmesinin yapıldığına, içeriğine ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına kanıt oluşturur."

Söz konusu madde CMR ile paralelmiş gibi görünse de birtakım farklılıklar mevcuttur. CMR madde 9'da CMR taşıma senedinden bahsedilirken CMR taşıma senedinin taşıma mukavelesinin akdine, mukavelenin koşullarına ve yüklerin taşıyıcı tarafından kabulüne karine (ilk görünüş ispatı) teşkil eder denmektedir. İlk olarak TTK Tasarısında taşıma senedinin bu fonksiyonları sağlayabilmesi için iki tarafça da imzalanması gerekmektedir. Ancak bilindiği üzere TTK Tasarısı 856'da bahsettiğimiz gibi taşıma senedinin sadece gönderen tarafından imzalanması zorunludur. Taşıyıcı sadece gönderen tarafından talep edildiği halde imza atacaktır. Bu nedenle söz konusu maddenin lafzı doğrultusunda TTK Tasarısında taşıma senedinin bu fonksiyonları sağlaması için gönderen ve taşıyıcının her ikisinin de imzalamış olması şarttır. CMR'de ise madde 5'te zaten CMR taşıma senedinin gönderen ve taşıyıcı tarafından imzalanması gerektiğinden bahsetmektedir. Bu

neticeden madde 9'da bu hususta bahsedilmemiş olması pratikte herhangi bir fark yaratmayacaktır. Sonuç itibariyle hem CMR'de hem de TTK Tasarısında taşıma senedinin ispat fonksiyonunu karşılayabilmesi için gönderen ve taşıyıcının da imzalarının olması gerekecektir. TTK Tasarısında taşıma senedinin hukuki durumu olarak kanıt oluşturur denmekte ise de kanımca bunu yukarıda ayrıntılı olarak anlattığım üzere CMR taşıma senedinin ilk görünüş ispatı özelliğinde anlamak TTK Tasarısının amacına da uygun düşecektir.

Yukarıda anlattıklarımıza ek olarak TTK Tasarısında bahsedilen taşıma senedi CMR taşıma senedine yaklaştırılmıştır. Bu hususu gösteren en belirgin değişiklik ise TTK Tasarısında taşıma senedinin kıymetli evrak olma özelliğinin kaldırılmış olmasıdır. Bilindiği gibi TTK 771 uyarınca usulüne uygun olarak düzenlenmiş taşıma senedinin taşıyıcı tarafından imzalanan ve emre yazılı olması durumunda gönderende kalan nüshası kıymetli evrak hükmündedir. Bu husus CMR'de uygulanmamakta ve CMR'de CMR taşıma senedinin kıymetli evrak olma özelliği bulunmamaktadır. TTK Tasarısında aynı paralelde bir düzenleme getirilerek artık taşıma senedinin kıymetli evrak olma özelliği ortadan kaldırılmaktadır.

§ 3- MÜTEAKİP TAŞIMAYA İLİŞKİN DİĞER BELGELER

CMR m. 35 şu şekildedir:

"1. Yükü bir önceki taşıyıcıdan kabul eden taşıyıcı, kendisine imzalı ve tarihli bir makbuz verir. İsmini ve adresini CMR taşıma senedinin ikinci nüshasına yazar. Gerekirse CMR taşıma senedi ve makbuza m.8/2'de anılan ihtirazi kaydı da düşebilir.

2. Müteakip taşıyıcılar arasındaki ilişkilere madde 9 hükmü uygulanır."

Madde 35 bir önceki taşıyıcıdan yükü kabul eden müteakip taşıyıcının önceki taşıyıcıya yükler için imzalayıp tarih düştüğü bir makbuz vermesini düzenlemektedir. Bu makbuz herhangi bir şekil şartına haiz değildir. Müteakip taşıyıcının, CMR

taşıma senedinin ikinci nüshasına (tabii daha önce yazılmamışsa) adını ve adresini yazması gerekmektedir. Bu hüküm bilindiği üzere kurucu bir şart değildir, ancak daha sonra olası uyuşmazlıklarda ispat kolaylığı sağlamaktadır[168]. Daha önce de bahsedildiği gibi müteakip taşıyıcının adını ve adresini CMR taşıma senedine yazmamış olması veya imzalı veya imzalı ve tarihli bir makbuzun verilmemiş olması müteakip taşıyıcı olmasını engellemeyecektir[169].

Bu bölümde CMR hükümleri uyarınca gönderen ve ilk taşıyıcı arasındaki belgelerden bahsetmek yararlı olacaktır. Madde 8/1'e göre taşıyıcı, yükü teslim aldığı sırada; parça sayısı ve bunların üzerindeki marka ve numaralar bakımından CMR taşıma senedindeki beyanların doğruluğu ve yükün ve ambalajının harici durumunu kontrol edecektir. Madde 8/2'de ise, taşıyıcının maddenin 1. fıkrasında belirtilen beyanların doğruluğunu kontrol etmek için gerekli uygun araçlara sahip değilse, çekincelerini gerekçeleri ile birlikte CMR taşıma senedine geçirir. Aynı şekilde yükün ve ambalajının harici durumu hakkındaki çekincelerini de gerekçeleri ile birlikte belirtir. Eğer CMR taşıma senedi üzerinde taşıyıcı herhangi bir özel çekince koymamışsa aksi ispat edilinceye kadar hem yükün hem de ambalajın taşıyıcının teslim aldığı esnada iyi durumda olduğu ve ambalaj numaraları, üzerindeki işaretler ve CMR taşıma senedindeki beyanların doğru olduğu kabul edilir. Bu şekildeki çekinceler, gönderen için bağlayıcı nitelikte değildir, meğer ki gönderen bu kayıtların kendisi için bağlayıcı olduğunu açıkça kabul ettiğini CMR senedine yazmış olsun.

Yukarıda açıklamaya çalıştığımız gibi, genel manada madde 35, müteakip taşıyıcılar arasındaki ilişkilere madde 8 ve 9'un uygulanmasını amaçlamaktadır. Madde 35, taşıyıcının yükü bir önceki taşıyıcıdan kabul ederken madde 8/2'deki gibi çekincelerini belirtmesini hükmetmektedir. Ancak açıkça görüleceği üzere madde 35 müteakip taşıyıcılar arasında "makbuz" olarak adlandırılan yeni bir dokümantasyon modeli olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu konuda açık olan bir husus ise bu tip bir

---

168 **HAAK,** s. 112.
169 **LOEWE,** s. 397.

belgenin gönderen ve ilk taşıyıcı arasında gerekli olmadığıdır[170]. Çünkü zaten ilk taşıyıcı ile gönderen arasında tanzim edilen CMR taşıma senedinin gönderende kalan kopyasında eğer bu tip çekinceler varsa, taşıyıcı çekincelerini yazacaktır. Madde 5'te belirtildiği üzere CMR taşıma senedinin iki tane daha kopyası kalacaktır. Bunlardan biri ilk taşıyıcıda kalacak ve ikincisi yükle birlikte hareket edecektir. Bu nedenle madde 35'te belirtilen makbuz, yükü ve CMR taşıma senedini bir başka taşıyıcıdan kabul eden her bir müteakip taşıyıcının, taşımanın kendi bölümüne düşen kısmını başarı ile tamamladığına dair bir ispat kolaylığı sağlayacaktır. Tabii ki zincirdeki son taşıyıcı makbuzu alıcıdan alacaktır[171].

Madde 35, madde 8/2'nin bütün olarak müteakip taşıyıcılar arasındaki ilişkileri kapsadığını söylememektedir, ancak yalnız bu çeşit çekincelerin CMR taşıma senedinde ve makbuzda olması gerekliliğine işaret etmiştir. Bu durum madde 35'in amacı çerçevesinde madde 8/2'nin son cümlesini muğlak bir ifade almasına neden olmaktadır: "Bu tip çekinceler ile, gönderen, çekinceleri kabul etmedikçe bağlı kalmayacaktır". HILL&MESSENT'e göre 8/2'nin son cümlesi yalnızca gönderen ve ilk taşıyıcı arasında uygulanabilir. Çünkü sadece madde metninde "gönderen (sender)" kullanılmış olması değil, aynı zamanda gönderenin daha önce CMR taşıma senedini yaparken sözleşmeyi yapan tarafta bulunması ve çekinceler üzerinde tartışabilmesi ve fakat daha sonra yükü ilk taşıyıcıdan kabul eden müteakip taşıyıcının bu tip bir durumdan mahrum olmasının bir sonucudur[172].

Diğer taraftan madde 9 madde 35'in açık atfı dolayısıyla müteakip taşıyıcılar arasında da uygulanabilecektir. Bu yüzden CMR taşıma senedindeki çekincelerin müteakip taşıyıcı tarafından yazılmaması durumunda tesellüm esnasında yükün ve ambalajların iyi durumda olduğu, sayılarının, marka ve numaralarının CMR taşıma senedinde yazılı olanlara uyduğu varsayılır.

---

[170] **HILL&MESSENT,** s. 302.
[171] Bu konuda CMR m. 13/1 açık bir hüküm getirmektedir. Bkz. CMR m. 13/1.
[172] **HILL&MESSENT,** s. 302.

Madde 9/2'deki durum (ilk görünüş ispatı), sadece CMR taşıma senedinde var olan çekinceler için uygulanabilir. Bu nedenle müteakip taşıyıcı çekincelerini hem CMR taşıma senedine hem de makbuza geçirmelidir. Bu durumda akla şu soru gelebilir: Müteakip taşıyıcı, makbuza çekincelerini belirtmiş ancak CMR taşıma senedine herhangi bir kayıt düşmemişse durum ne olur? Madde 9/2'de CMR taşıma senedindeki çekincenin yazılmaması durumunda bir ilk görünüş ispatı öngörülmektedir. Sadece makbuza konulan çekinceler ise kanıt sayılacak ve söz konusu ilk görünüş ispatını çürütecektir.

Dikkat edilmesi gereken bir husus da madde 35'te, madde 8/3[173]'e yapılan herhangi bir atfın olmadığıdır. Bu hak münhasıran gönderene haizdir.

[173] Madde 8/3'ün resmi Türkçe tercümesi şu şekildedir: "Gönderici, yükün brüt ağırlığını veya bunların başka türlü ifade edilmiş miktarlarını kontrol etmesini taşıyıcıdan isteme hakkına sahiptir. Ayrıca parçaların kontrol edilmesini de isteyebilir. Taşımacı kontrol giderlerini isteme hakkına sahiptir. Kontrollerin sonucu sevk mektubuna yazılır."

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
MÜTEAKİP TAŞIMADA SORUMLULUK DAVALARI

§1-SORUMLULUK DAVASININ TARAFLARI

I) DAVACI

Müteakip taşıma ilişkilerini düzenleyen CMR 34-40 arası maddeleri, davacının kim olacağı konusunda açık bir hüküm getirmemişlerdir. Bu durum da göz önüne alınarak, davacının öncelikle ilk taşıyıcı ile sözleşme yapan gönderen olduğunu söyleyebiliriz[174]. Çünkü CMR m. 34 uyarınca sadece ilk taşıyıcı değil yükü ve CMR taşıma senedini kabul eden tüm taşıyıcılar gönderene karşı sorumludur.

Bunun dışında yükle ilgili bir başka şahıs da gönderilendir. Gönderilen CMR hükümleri uyarınca yükte tasarruf edebilen bir başka şahıstır. Taşıma sözleşmesinde gönderilenin taşıma sözleşmesinin tarafı olmamasına rağmen taraf sıfatını kazanabilmesinin nedeni taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi yararına sözleşme olmasından kaynaklanır. Bilindiği gibi üçüncü kişi yararına sözleşmede yararına sözleşme yapılan sözleşme dışı üçüncü kişi sözleşmeden kaynaklanan tüm hakları kullanabilmektedir[175]. Aynı şekilde gönderilen de açılacak bir davada davacı sıfatına haiz olacaktır[176].

Gönderilen, taşıma sözleşmesinin tarafı olmadığı halde, bu sözleşmenin tam üçüncü kişi lehine sözleşme (BK m. 111/2) kabul edilmesinin sonucu olarak, bir takım haklara sahiptir. Gönderilenin bu hakları TTK 791'de düzenlenmiş ve üç

---

[174] Gönderenin açtığı davada öncelikle hedef aldığı taşıyıcı ilk taşıyıcı olmaktadır. Gönderilen ise yükü kendisine teslim eden son taşıyıcıyı genellikle hedeflemektedir. Bunun hukuki ve fiili birçok faydası vardır (**CLARKE,** s. 193)

[175] **AKYOL,** s. 48.

[176] Daha önce de bahsettiğimiz gibi CMR taşıma senedi kural olarak kıymetli evrak değildir. Bu nedenle gönderilen kıymetli evrakın soyutluğuna dayanarak davacı olamayacaktır. TTK hükümlerine göre taşıyıcının imzaladığı taşıma senedi kıymetli evrak hükmündedir ve bunu bir şekilde elinde bulunduran üçüncü şahıs kıymetli evrağın soyutluğuna dayanarak taraf sıfatını kazanabilecektir.

grupta toplanmıştır. Gönderilen, taşıyıcıya emir ve talimatlar verebilir, yükün teslimini isteyebilir ve taşıma sözleşmesinden doğan diğer hakları (mesela zarar – ziyan davası) kullanabilir[177].

Sonuç olarak, taşıma faaliyetine sonradan katılan bir taşıyıcının CMR m. 34 kapsamında bir müteakip taşıyıcı olup olmadığına karar vermek önemlidir, çünkü gönderilenin alt taşıyıcılara karşı taşıma sözleşmesine dayanarak açılacak bir davada aktif husumeti bulunmamaktadır. Alt taşıyıcılara karşı gönderilen yalnız haksız fiil hükümlerine dayanarak tazminat talebinde bulunabilir.

II)DAVALI

CMR 36. maddesinde hangi taşıyıcıların davalı olabilecekleri belirtilmiştir. Madde 36'nın resmi Türkçe çevirisi şu şekildedir.

"Aynı taşıma mukavelesine dayalı istekle ilgili olarak açılan bir davada ileri sürülen karşıt bir istek veya vereceğini alacağına sayışma halleri dışında kayıp, hasar veya gecikme sorumluluğuna ilişkin davalar ancak birinci taşıyıcının, sonuncu taşıyıcının veya kayıp, hasar veya gecikmenin oluştuğu sırada taşıma işini yapmakta olan taşıyıcının aleyhine açılabilir. bu taşıyıcılardan birkaçı aleyhine aynı zamanda dava açılması mümkündür."

Daha önce de belirtildiği gibi, tek bir sözleşme kapsamındaki taşıma sözleşmesine dahil olan müteakip taşıyıcılardan her biri taşımanın tümünden sorumludur. ancak CMR m. 36'da yasal prosedür dahilinde dava açılabilecek kişiler ilk taşıyıcı, son taşıyıcı veya hasar, zıya veya gecikmenin meydana geldiği sırada taşıma işini yapan taşıyıcı olarak belirlenmiş ve bu hususta bir sınırlandırma getirilmiştir. Yani taşıma işine on taşıyıcı katılmış olsa bile davalı olarak gösterilebilecek taşıyıcı türü üç tanedir. Aradaki diğer müteakip taşıyıcılar ise bir

---

[177] **ÜLGEN,** s. 13.

görüşe göre 34. maddede belirtilen sorumlulukları nedeniyle rücu borçlusu olarak kalacaklardır[178].

CMR'nin daha önce anlattığımız 3. maddesi gereğince taşıyıcı, taşımanın ifası için hizmetlerinden faydalandığı kişilerin görevleri kapsamındaki hareket ve ihmallerinden sanki bunları kendisi yapmış gibi sorumlu olacaktır. Müteakip taşıma kapsamında, bir önceki taşıyıcı, taşımanın tamamlanabilmesi için kullanılan bir sonraki taşıyıcının hizmetlerinden yararlanan taşıyıcı konumundadır. Dolayısıyla da müteakip taşımada önceki taşıyıcı, kendisinden sonra gelen taşıyıcıların eyleminden CMR m. 3 uyarınca sorumludur[179].

Bu konuyla ilişkili olarak bir örnek vermek gerekecek olursa, CMR 34 kapsamında A, B, C, D, E olarak toplam beş adet müteakip taşıyıcı mevcuttur. A ilk taşıyıcı E de son taşıyıcı olmasından ötürü CMR 36 anlamında davalı olabilecektir. Zararın da C'nin yapmış olduğu taşıma faaliyeti esnasında oluştuğu kabul edilecek olursa, C de CMR 36 anlamında davalı olacaktır. Baskın görüş uyarınca son taşıyıcının ve zararın fiilen kendi taşıması sırasında oluştuğu ispatlanan taşıyıcının hizmetlerinden faydalanan taşıyıcı da CMR 3 kapsamında davalı olabilecektir[180]. Yani örneğimizde C'nin taşıma hizmetinden yararlanan bir önceki taşıyıcı A ile son taşıyıcının hizmetinden taşıyıcı D de davalı olabilecektir. Yukarıdaki örnekte açılacak bir davada davalı tarafında A, B, C, D, E olarak beş taşıyıcı da bulunabilecektir.

Bu konu hakkında Akıncı[181] farklı bir düşünce öne sürmektedir. Yazara göre, ilk, son veya zarara neden olan taşıyıcının olmasa bile, taşıma işinin bir bölümünü yapan bir müteakip taşıyıcıya karşı bir önceki taşıyıcının madde 3 hükmü doğrultusunda başvurulabilmesi mümkün değildir. Gerekçe olarak yazar, CMR 36 maddesinin CMR 3'e göre daha özel bir düzenlemeyi içermiş olması nedeniyle

---

178 **YEŞİLOVA,** s. 157, dpn. 129.
179 **YEŞİLOVA,** s. 158.
180 **MESSENT :** "Successive Carriage", International Carriage of Goods by Road (CMR), **THEUNIS,** Jan, London Hong Kong Hamburg, s. 171., **YEŞİLOVA,** s. 158.
181 **AKINCI,** s. 206.

öncelikli olarak uygulanması gerektiğinden bahsetmiş, ayrıca CMR 36. maddesinin lafzı incelendiğinde kendisine karşı dava açılabilecek taşıyıcılar sayılırken "ancak... taşıyıcılar aleyhine açılabilir" ifadesi kullanıldığından kanununda bunun sınırlı sayıda olduğu belirtilmiş ve bunlar dışında bir taşıyıcıya karşı başvurma olanağının olmadığını belirtmiştir

A) İLK TAŞIYICI

İlk taşıyıcı, gönderen ile ilk olarak taşıma sözleeşmesini yapan taşıyıcıdır. Bu sebeple, CMR 34. maddesi anlamında ilk taşıyıcı, yükü ilk olarak teslim alan taşıyıcı değil, taşıma sözleşmesinde ilk olarak taşıyıcı olarak belirtilen taşıyıcıdır. CMR'nin 34. maddesinde ilk taşıyıcı ve son taşıyıcı ile taşıma ile ilgili problemin meydana geldiği anda taşıma işini yapmakta olan taşıyıcıya karşı dava açma hakkının verilmesindeki amaç, davacının davanın diğer tarafını kolayca tespit, tercih etmesini ve bulabilmesini sağlamaktır. Dolayısıyla, taşıma aktini yapan taşıyıcı, daha sonra taşıma işinin yapılması için başka taşıyıcılarla anlaşacak dahi olsa, davacı için sağlanan bu kolaylığın sona ermemesi istenmiş ve bu sebeple, taşıma sözleşmesini yapan taşıyıcı, ilk taşıyıcı olarak kabul edilmiştir[182]

B) SON TAŞIYICI

Son taşıyıcının kim olacağı hususu CMR Konvansiyonunda belirtilmemiştir. bu konuya ilişkin olarak CIM Konvansiyonunda özel hükümler getirilmiştir. Buna göre, ne yük, ne de hamule senedi, taşımanın daha önceki bir bölümünde kaybolmasından dolayı son taşıyıcı tarafından teslim alınmasa bile taşıyıcıya karşı varma istasyonunda yine de dava açılabilecektir. Bu tip bir sorun zıya veya hasar meydana geldiğinde, birçok olayda olduğu gibi son taşıyıcının ülkesinin veya en azından bir temsilci olarak ülkesinde olduğu durumda önem kazanacaktır. (Bu durum bilindiği üzere davanın açılacağı yer ile ilgili olarak önem arz etmektedir). Daha da ötesi son taşıyıcı, alıcı ile iletişimde olan zincirdeki tek taşıyıcı da olabilir.

---

[182] **AKINCI,** s. 208.

CMR'de ise müteakip taşımanın oluşması için gerekli şartlar düşünüldüğünde çok açık bir şekilde anlaşılacağı gibi yükün zıyaa uğradığı esnada taşıma işini yapan taşıyıcı son taşıyıcı olacaktır. Çünkü CMR taşıma senedinde son taşıyıcı olarak bir taşıyıcı belirlenmiş olsa bile yükün tam zıyaa uğraması durumunda ondan sonra gelecek olan taşıyıcı yükü ve CMR taşıma senedini birlikte kabul edemeyeceğinden müteakip taşıyıcı sıfatını kazanamayacaktır. Ancak yük hasarlı veya gecikmeli bir şekilde alıcıya teslim edilirse fiili olarak teslim eden taşıyıcı CMR Sözleşmesi uyarınca son taşıyıcı olacaktır[183].

Yük, CMR sözleşmesi kapsamında alıcıya teslim edildikten sonra daha farklı taşımalar ile başka taşıyıcılar aracılığı ile bir başka taşımanın konusunu oluşturabilir. Ancak bu durumda da yükün nihai taşıyıcıya varması CMR Konvansiyonu dahilinde gerekli değildir.

Bir taşıyıcı m. 35'te belirtildiği gibi adı ve adresini CMR taşıma senedinin ikinci kopyasına yazmasa bile yükü ve CMR taşıma senedini kabul etmekle birlikte son taşıyıcı olarak adlandırılacaktır. Karşıt olarak da daha önce bahsettiğimiz gibi yükle birlikte CMR taşıma senedini de kabul etmeyen taşıyıcı müteakip taşıyıcı sıfatını kazanamayacaktır. Bu nedenle yükü alıcıya teslim etse bile müteakip taşıyıcı olabilmek için gerekli şartları taşımadığından son taşıyıcı olamayacaktır. Bu şartlar dahilinde eğer teslimatı yapan taşıyıcı, yük ve CMR taşıma senedini birlikte kabul etmemişse, madde 34 anlamında müteakip taşıyıcı olamayacak ve kendisine karşı ulusal hukuk mevzuatına göre başvurulabilecek veya CMR m. 3 kapsamında hizmetlerinden faydalanan taşıyıcıya başvurulacaktır. Diğer bir deyişle son taşıyıcı, Konvansiyon dahilinde fiziksel olarak yükü fiilen teslim eden taşıyıcı olmak zorunda değildir. Bu durumda fiziksel olarak yükü gönderilene teslim etmeyen müteakip taşıyıcı CMR 3 uyarınca bir sonraki taşıyıcı için hizmetlerinden faydalanan taşıyıcı olacak ve CMR 3 uyarınca son taşıyıcı olacaktır.

---

[183] **HILL&MESSENT,** s. 304.

C) ZIYA, HASAR VEYA GECİKMENİN MEYDANA GELDİĞİ TAŞIYICI

Zıya hasar ve gecikmenin oluştuğu anın ne zaman olduğunu belirlemek oldukça zor bir hadisedir. Bu gibi bir durum, uygulamada genellikle sonraki gelen taşıyıcının özel çekincelerini CMR taşıma senedine geçirmeyi ihmal ettiği zamanlarda karşımıza çıkabilir. Böyle bir durumda, sonra gelen taşıyıcının bir öncekine vereceği makbuzda da herhangi bir kayıt bulunmadığı taktirde ispat imkansızlaşmaktadır. Bu nedenle uygulamada davalar genellikle ilk taşıyıcı ve son taşıyıcı aleyhine açılmaktadır[184].

TTK m. 787/1hükmü uyarınca da taşıyıcı aleyhine açılacak olan tazminat davalarının birinci veya sonuncu taşıyıcı aleyhine açılması lazım gelmektedir. Bu davanın aradaki bir taşıyıcı aleyhine açılabilmesi için zıya veya hasarın bu taşıyıcının taşıdığı zaman içinde meydana geldiğinin ispatlanması gerekmektedir. Burada da CMR hükümlerine benzer bir düzenleme olduğu görülmekte ise de aralarında çok büyük bir fark bulunmaktadır. Aşağıda da değineceğimiz üzere CMR hükümlerinde olduğu gibi TTK hükümleri uyarınca da taşıyıcılar arasında bir teselsül ilişkisinin bulunmamasıdır.

§ 2- AYNI ANDA BİRDEN ÇOK TAŞIYICIYA KARŞI AÇILAN DAVALAR VE YETKİLİ MAHKEME

CMR madde 36'da, aynı anda birden fazla taşıyıcıya karşı dava açılabileceği belirtilmiş olmasına rağmen davacı ve taşıyıcı arasında, CMR madde 31'de belirtilen yetkili mahkeme göz ardı edilmemelidir. Madde metni göz önüne alındığında, aynı anda birden fazla taşıyıcıya karşı dava açılabilmesi, bu davaların aynı yer mahkemesinde açılabileceği anlamına gelmeyecektir. Bazı davalar, sadece yükün teslim alındığı yer veya teslim yeri mahkemelerinde açılabilecektir. Bu durum davacı

---

[184] **HILL&MESSENT,** s. 305

aleyhine olabileceğinden, davacı söz konusu yer mahkemelerinde dava açmak istemeyebilir.

Diğer taraftan Madde 31/2[185]'de öngörülen hüküm, fıkra sadece aynı taraflara uygulanabilir olduğundan farklı taşıyıcılar için uygulanamayacaktır. Bu nedenle, CMR 31/1 kapsamında yetki sözleşmesi ile yetkilendirilen bir mahkemenin CMR taşıma senedinde bu kayıt yazılmadıkça veya sonra gelen müteakip taşıyıcı yükü teslim aldığı sırada veya teslimden önce belirtilmedikçe bu yetki sözleşmesi ile bağlı olacağı ile ilgili düşünce HILL&MESSENT'e göre yanlıştır[186]. LOEWE, eserinde herhangi bir neden göstermeden müteakip taşıyıcının ilk taşıyıcıya karşı ulusal hukuk hükümlerine göre zarara ilişkin olarak açacağı dava dışında bu tarz bir sözleşme ile bağlı olacağını belirtmiştir[187].

Madde 36'da belirtilen müteakip taşıyıcılar dışındaki herhangi bir müteakip taşıyıcıya karşı ancak ulusal hukuk hükümleri elverirse dava açılabilir. Bu noktada farklı hukuk sistemleri farklı düzenlemeler getirmiştir[188]. Türk hukukuna göre eğer şartları oluşmuşsa BK 55 veya 100 uyarınca dava açma yoluna gidilebilir[189].

I) SORUMLULUĞUN DAYANAĞI VE KAPSAMI

Konvansiyon, madde 36 dahilinde kendilerine karşı dava açılabilecek üç tür taşıyıcının sorumluluğunun kesin temellerini belirlememiştir. Bilindiği üzere CMR m. 34 anlamında tüm müteakip taşıyıcılar, taşımanın tümünden müştereken ve mütesselsilen sorumludurlar. Buna bağlı olarak CMR madde 36 kapsamında sayılan taşıyıcılar da, ziya hasar veya gecikmeden dolayı sorumluluğu paylaşma durumu saklı kalmak şartıyla tüm taşımadan ötürü müştereken ve mütesselsilen sorumlu

---

185 Madde 31/2: "Bu maddenin birinci paragrafı ile ilgili olarak bir dava yine aynı paragrafa göre yetkili olan bir mahkemede görülmekte ise veya böyle bir mahkeme tarafından bir taleple ilgili olarak karar verilmiş ise, aynı nedenlerle aynı taraflar arasında yeni bir dava açılamaz. Ancak ilk davanın açıldığı ülkede yerine getirilemiyorsa, bu ülkede uygulanmaz."

186 **HILL&MESSENT,** s. 306

187 **LOEWE,** s.171

188 **HILL&MESSENT,** s. 306

189 Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. **YEŞİLOVA,** s. 77 vd.

olacaklardır. Bu tarz bir yorum birçok kıta Avrupası mahkemelerince kabul edilmektedir[190]. Ayrıca tazminat ödeyen taşıyıcının diğer taşıyıcılara karşı rücu edebilmesini öngören CMR madde 37'de açık bir şekilde müşterek ve müteselsil sorumluluk öngörülmektedir.

CMR anlamında davalı müteakip taşıyıcılar arasında müteselsil sorumluluk kabul edildiğinden, alacaklının müteselsil borçlulardan birinden veya tamamından borcun tamamını veya bir kısmını talep etmesi mümkün olacaktır[191].

Madde 36, sözleşmeden kaynaklanan zıya, hasar veya gecikme halleri için geçerlidir. Bu nedenle taşıma sözleşmesi dışında kaynaklanan taleplere ilişkin olarak uygulanamaz. Örneğin taşıma ücretinin mükerrer ödenmesine ilişkin olarak ortaya çıkan bir uyuşmazlık durumunda, sözleşme dışı olacak bu taleple ilgili olarak CMR madde 36 yoluna gidilemez. Bu durumda kanımca da daha önceki açıklamalarımız neticesinde ulusal hukuk hükümleri uygulanacaktır. Mütesslesil borçluluğun söz konusu olduğu hallerde, alacaklının borçluların hepsini veyahut bir kısmını dava etmesi halinde, borçlular arasında ihtiyari dava arkadaşlığı söz konusu olacaktır[192].

TTK hükümleri incelenecek olursa, söz konusu kanunun 787. maddesinde taşıyıcılara karşı tazminat talepleri söz konusu olduğunda, borçlular arasında mütesselsil sorumluluğun mevcut olmadığı Yargıtayın gelenekselleşmiş içtihatları doğrultusunda sabittir. Yargıtay, bir kararında[193]: "TTK'nun 787. maddesi hükmü incelendiğinde, bu maddenin muhtelif taşıyıcılar arasında sorumluluk bakımından teselsül kabul etmediği görülmektedir. Bu durumda, tazminat alacaklısının, davayı ya ilk taşıyıcıya ya son taşıyıcıya ya da hasarın o taşıyıcının taşıdığı zaman içerisinde meydana geldiğini ispat kaydı ile ara taşıyıcı (müteakip taşıyıcı) aleyhine açması

---

[190] Örneğin Fransa'da bu hususta genellikle müteakip taşıyıcıdan çok komisyoncu sıfatı tercih edilmesine rağmen, eğer CMR'de belirlenen müteakip taşıma şartları sağlanırsa CMR 36'da belirtilmeyen müteakip taşıyıcıya karşı da dava açılabilmektedir (**HILL&MESSENT**)

[191] Bu husus BK 141/1 maddesinde açıkça belirtilmektedir. Madde uyarınca: "alacaklı müteselsil borçluların tümünden veya birisinden borcun tamamen veya kısmen edasını istemekle muhayyerdir" denilerek müteselsil borçlu olma durumu açıklığa kavuşturulmaktadır.

[192] **ULUKAPI, Ömer:** Medeni Ususl Hukukunda Dava Arkadaşlığı, Konya 1991, s. 116.

[193] 11. H.D. 30.05.1980, E. 2661, K. 2804, (**AKINCI,** s. 207).

gerekmektedir. İlk, son ve ara taşıyıcı aleyhine birlikte dava açılamaz" , demek suretiyle konuya açıklama getirmiştir. Bir başka kararında da Yargıtay, taşıyıcılar arasında müteselsil sorumluluk olmadığından bahisle, ara taşıyıcıya (müteakip taşıyıcı) karşı dava açılması durumunda, ilk ve son taşıyıcıya karşı artık dava açma hakkının olmadığı belirtilmiştir[194].

Bunun yanı sıra, TTK 787. maddesi tazminat taleplerine ilişkin getirilmiş bir düzenlemedir. Tazminat talepleri dışındaki başka tür taleplerde uygulama alanı bulmaz. Bir Yargıtay kararında, davacı, malların teslimini talep etmiş ancak davalı taşıyıcılar malları teslim etmeyi reddetmişlerdir. Bunun üzerine açılan davada, Yargıtay, konunun TTK 787. maddesi kapsamında girmediğini kabul etmiştir. Kararda, bu dava ile ilgili olan uyuşmazlık tazminatla ilişkili olmadığından davacının her iki taşıyıcıyı da hasım göstererek dava açmasında bir usulsüzlük bulunmamıştır[195].

TTK Tasarısında ise mevcut TTK yaklaşımından uzaklaşılarak CMR hükümlerine yakın bir düzenleme söz konusudur. Tasarının 888. maddesi fiili taşıyıcıyı düzenlemektedir. Fiili taşıyıcı taşıma işini fiilen yerine getiren taşıyıcıdır. Söz konusu maddenin üçüncü fıkrasında açık bir şekilde, fiili taşıyıcı ile asıl taşıyıcının mütesselsilen sorumlu oldukları belirtilmiştir. Bu konuda da TTK Tasarısının CMR'ye yaklaştığı hususu açıkça görülmektedir.

II) KARŞI DAVA VE DEFİLER

Madde 36 uyarınca davacıların müteakip taşıyıcılara karşı ileri sürülen defi veya karşı dava hakkı sınırlandırılamayacaktır. Örneğin eğer bir müteakip taşıyıcı gönderen veya gönderilenden birisine karşı taşıma ücretinin ödenmemesi veya buna ilişkin olan masrafların ödenmemesi durumunda açacağı davada madde 36 uyarınca yukarıda anlatmaya çalıştığımız sınırlamalar dahilinde CMR hükümlerine göre dava

---

[194] 11. H.D. 07.02.1984, E. 682, K. 595, (**AKINCI,** s. 207).
[195] 11. H.D. 13.02.1984, E. 612, K. 702, (**AKINCI,** s. 207-208).

açma hakkı olmasa bile müteakip taşıyıcıya karşı dava açması veya defileri ileri sürmesine herhangi bir engel getirilemeyecektir[196]. Gönderen veya gönderilenin pek tabii ki dava açmaya yönelik olarak kime karşı(ilk, son veya zararın meydana geldiği taşıyıcı) dava açacağına ilişkin olarak seçim hakkı bulunmaktadır. Tüm müteakip taşıyıcılara veya bunlardan herhangi birisine karşı dava açabilecektir. Bu durumda eğer şartları mevcutsa müteakip taşıyıcılar da elde edemedikleri hakları için gönderen veya gönderilene karşı dava açabilir veya defi yoluyla haklarını ileri sürebilirler.

[196] **HILL&MESSENT,** s. 307.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
MÜTEAKİP TAŞIYICILAR ARASINDAKİ HUKUKİ İLİŞKİLER VE BİR TAŞIYICININ ÖDEME GÜÇLÜĞÜNE DÜŞMÜŞ OLMASI

§ 1-MÜTEAKİP TAŞIYICILAR ARASINDAKİ HUKUKİ İLİŞKİLER

I) GENEL OLARAK

CMR madde 37 şu şekildedir:

"Bu sözleşme hükümleri gereğince tazminat ödemiş taşıyıcı, bu tazminat üzerinden ödediği faiz ve yaptığı masraflarla birlikte tazminatı, taşımaya katılmış olanlardan şu koşullara göre geri almak (rücu etmek) hakkına sahiptir.

1) Ziyan (zıya) ve (veya) hasardan sorumlu olan taşıyıcı ister kendisi, ister başka bir taşıyıcı tarafından ödensin tazminatı tek başına yüklenmek zorundadır.

2) Ziyan (zıya) veya hasar iki veya daha çok taşıyıcının fiilinden ileri geldiği zaman bunlardan her biri sorumluluktaki hissesi oranında bir meblağı ödeyecek, mesuliyeti paylaştırmak mümkün olmadığı taktirde taşıma ücreti oranında sorumlu olacaktır.

3) Ziyan (ziya) ve (veya) hasar için sorumluluğun hangi taşıyıcıya yükleneceği belirlenemez ise, tazminat tutarı (b) fıkrasında öngörüldüğü üzere bütün taşıyıcılar arasında paylaştırılacaktır.

II) KAPSAM

CMR 37 hükmünden de anlaşılacağı üzere CMR hükümleri uyarınca tazminat ödemiş olan taşıyıcı, zararın karşılanması için[197] taşıma faaliyeti içerisinde görev alan diğer taşıyıcılara karşı başvurma hakkına sahiptir. Bu hükümden çıkarılabilecek

[197] Zarar kalemleri içerisine ödemiş olduğu tüm faiz ve harcamalar aynı zamanda dava için ödediği masraflar dahildir.

üç önemli sonuç vardır. İlk olarak "Konvansiyon hükümlerine uygun olarak tazminat" hükmünden hem ödenen tazminatın hem de bunun yanında ödenmiş olan masraf, faiz gibi kalemlerin CMR hükümlerine göre ödenmiş olması gerekmektedir[198]. Bu nedenle eğer bir taşıyıcı sorumluluk sınırından fazla bir ödeme yapmışsa, ondan sonra gelen taşıyıcılara CMR 37 hükmüne göre başvurulabilecek ancak diğer taşıyıcılar CMR hükümlerinde belirlenen sorumluluk sınırları dahilinde kendilerine düşen oranı tazmin etmekle mükellef olacak, sınırdan fazla kalan tazminat talepleri kabul edilmeyecektir[199]. Yani fazla yapılan ödemeler konvansiyon kapsamında tazmin edilemeyecektir.

Bu konuyla ilişkili olarak Sweet & Maxwell Limited Rosewood Trucking Ltd v Balaam davasına[200] bir göz atmak faydalı olacaktır. Söz konusu davada; gönderen yükün İspanya'dan Londra'ya taşınması için taşıyıcı P ile bir taşıma sözleşmesi yapıyor. Daha sonra P, taşıma işini yapması için R ile anlaşıyor ve R de söz konusu taşımayı B'ye yaptırıyor. Yük B'nin taşıması sırasında çalınarak zayi oluyor ve ilk taşıyıcı konumundaki P, gönderene tazminat ödüyor. Daha sonra R'ye başvuran P, R'den zararını tazmin ediyor ve taşıyıcı R, zararını tazmin edebilmek için yükün zayi olduğu son taşıyıcı B'ye CMR 37 uyarınca başvuruyor. Ancak B ödemeyi reddediyor ve bu aşamada uyuşmazlık söz konusu oluyor.

İlk mahkeme, R'nin P'ye yaptığı ödemenin Konvansiyon hükümlerine göre değil de aralarındaki özel sözleşme uyarınca yapıldığını kabul ederek R'nin zararının B'den istemesinin CMR Konvansiyonu dahilinde yapılmasının mümkün olmayacağını belirtmektedir. Ancak R, temyiz esnasında hakimin yanlış bir yargıya kapıldığını, çünkü P'ye yaptığı ödemenin aralarındaki özel ilişkiden kaynaklanmasına rağmen işbu sözleşmenin CMR 40 uyarınca yapıldığını belirtmiş ve bu sebeple tazminatın Konvansiyon dahilinde kendisine ödenmesi lazım geldiğini belirtmiştir. Temyiz Mahkemesi kararında; R'nin CMR Konvansiyonu dahilinde P'ye

---

198 **RODIERE, Rene:** "The Convention on Road Transport", ETL, Vol. No.6 (1971), para. 135.
199 Bkz. Madde 23, 27.
200 (2006) 1 Llyod's Report 429. (2005) 2 C.L.C 959 (2006) R.T.R 23 2005 WL 2893796 2005 WL 2893896

tazminat ödemesine gerek olmadığına karar vermiştir. Çünkü CMR 36 uyarınca sorumlu olan taşıyıcılar ilk, son ve zararın meydana geldiği esnada taşıma işini yapan taşıyıcıdır. Bu şartlarda R bu taşıyıcılardan hiçbirisi olmadığından CMR dahilinde sorumluluğu olmayacaktır. Bu nedenle P'ye yaptığı ödeme CMR Konvansiyonuna dahil bir ödeme olmadığından R'nin Konvansiyon dahilinde olmayan bu ödeme için B'ye CMR 37 hükümleri uyarınca başvuru hakkı yoktur. B'ye karşı başvurma hakkı söz konusu olayda CMR 36 ve 37 kapsamında taşıyıcı P ile gönderendedir. Ancak bu karara katılma olanağımız yoktur. Şöyle ki; her ne kadar CMR 36. maddesi uyarınca davalı olabilecek taşıyıcılar sınırlandırılmış olsa da, CMR 34. maddesi hiçbir zaman gözden kaçırılmamalıdır. Yukarıdaki olayda müteakip taşıyıcı R, CMR 36 kapsamında ilk, son veya zararın meydana geldiği taşıyıcı olmayabilir ancak yine de CMR 34 anlamında müteakip taşıyıcıdır ve taşımanın tümünden müştereken ve müteselsilen sorumludur. Baki kalan bu sorumluluğu nedeniyle taşıyıcı R'nin P'ye yapmış olduğu ödemenin CMR Konvansiyonu dahilinde yapıldığını düşünmekteyim. Bu düşünce doğrultusunda R, CMR 37 uyarınca ödediği tazminat için diğer müteakip taşıyıcı B'ye rücu edebilecektir.

İkinci olarak akla şu soru gelebilir. Madde 37'de belirtilen "diğer taşıyıcılar (other carriers)"'dan kasıt münhasıran müteakip taşıyıcılar mı olacaktır, yoksa her türlü taşıyıcı bu kapsama sokulabilir mi? Bu sorun aslında Konvansiyon hükümlerinin uygulanmasında tüm taşıyıcılar arasında gözlenen bir problemdir[201]. Burada kanımca asıl varılması gereken sonuç, bölüm başlığı "müteakip taşıyıcılar arasında yapılan taşımalar" olduğundan her bir madde konvansiyonun tümünden bağımsız olarak düşünülerek sadece müteakip taşıyıcılar arasındaki ilişkilerde uygulanması olmalıdır. Ayrıca eğer madde 34, madde 37 – 40 arasında dercedilen hükümlerden farklı olarak düşünülürse bu durumda tek bir sözleşme olmasa bile yapılan taşımaya bu hükümler uygulanabilecektir. Bu durum da Konvansiyon yapısına aykırı olacaktır[202]. Bu nedenle hakim Hobhouse, Electronics Co. (UK) Ltd.

---

[201] **HILL&MESSENT,** s. 309.

[202] Madde 37-40 uygulamasında iki durum söz konusudur:
a) Bu hükümler, müteakip taşıyıcı olmayan herhangi bir taşıyıcıya da uygulanabilir
b) Yoksa sadece müteakip taşıyıcılara mı uygulanacaktır

v. Mc. Gregor Sea and Air Service Ltd. davasında[203] madde 34 uyarınca ve ortada tek bir sözleşmenin mevcudiyeti olduğu durumda madde 37'de belirtilen rücu davasının açılabileceği yetkili mahkemelerin 39/2'de sayılan yetki kuralları ile aynı olduğu kararını vermiştir.

Üçüncü olarak madde 37'nin yorumlanması sonucunda bir taşıyıcının başka bir taşıyıcıya dava açabilmek için taşıyıcının öncelikle taşıma sözleşmesinden kaynaklanan tazminatı alacaklı olan tarafa ödemiş olması gerektiği sonucu çıkacaktır[204]. Ancak bununla ilgili olarak ITT Schaub-Lorenz v. Birkatt Johann Internationale Spedition G.m.b.H Co. K.G. davasında mahkeme farklı bir sonuca hükmetmiştir[205]. Mahkeme 1965 tarihli CMR'nin 5. bölümünün İngiliz Hukukunun rücu ile ilgili bölümlerinden daha önce uygulanacağını kabul etmiş ve söz konusu tazminatı ödemese dahi ödeyeceği yolunda çok yoğun bir şüphe olan taşıyıcının tazminatı ödemeden önce diğer taşıyıcılara karşı rücu edebileceğine hükmetmiştir. Ayrıca CMR ile İngiliz Hukuku arasındaki çelişkilerde de CMR hükümlerinin uygulanacağını karara bağlamıştır.

Türk Ticaret Kanunu da rücu hakkı kapsamında, CMR'ye benzer hükümler getirmektedir. 787. maddenin ikinci fıkrası hükmü uyarınca, bir taşıyıcı mesul olmadığı fiillerden dolayı tazminat verir veya bu yüzden aleyhine dava açılırsa, doğrudan doğruya kendisinden önce gelen taşıyıcıya yahut esasen mesul olmaları lazım gelen aradaki taşıyıcılara rücu hakkı olacaktır. Burada da görüldüğü üzere, TTK 787. maddesi CMR 37. maddesi gibi, rücu hakkının kullanılmasında, bu hakkı kullanmak isteyen taşıyıcının tazminat ödemiş olması şartını aramaktadır. Ancak TTK 787. maddesinde taşıyıcı aleyhine "bu davanın açılmış olması" da rücu hakkı

Bir Hollanda mahkeme kararında, altıncı bölümün başlığı göz önüne alınarak madde 37'nin sonra gelen taşıyıcılar müteakip taşıyıcı olsa bile ilk taşıyıcı ve onun alt taşıyıcısı arasında uygulanamayacağı yargısına ulaşılmıştır. Madde başlığı sebebiyle hükümler sadece müteakip taşıyıcılar arasında uygulanacak denmektedir.**(HILL&MESSENT,** s. 309).

[203] (1985) 2 Lloyd's Rep. (bkz. **HILL&MESSENT,** s. 309).

[204] Bu konuya ilişkin olarak bkz. Willian Tatton Co. Ltd. v. Ferrymaster Ltd. davası, **HILL&MESSENT,** s.311.

[205] 1988 WL 624212 (CA (Civ Div)), [1988] F.T.L.R. 463, [1988] 1 Lloyd's Rep. 487

için yeterli kabul edilmiştir. Bu sebeple CMR 37. maddesi ile TTK 787. maddesi arasında bu noktada farklılık ortaya çıkmaktadır. Zira CMR 37. maddesi açıkça tazminatın ödenmesini şart koşmaktadır[206].

Ödenmesi gereken ve diğer sorumlu taşıyıcılardan istenecek olan masrafların hangileri olduğu konusunda CMR 23/4'ten yararlanılabilir. Söz konusu madde uyarınca, taşıma ücreti, gümrük vergileri ve diğer masraflar bu hususta sayılabilecektir. Açık olan taşıma ücreti ve gümrük vergilerinden sonra diğer masraflar ibaresine nelerin gireceği hususu tartışmalıdır. Diğer masraf kalemlerinin ne olacağına yönelik iki değişik yaklaşım bulunmaktadır.

Birinci yaklaşım İngiltere, Fransa ve Danimarka'da kabul gören geniş yorumdur[207]. Bu yorum uyarınca, somut bir taşıma ile ilgili olarak yapılan yalnızca eşyanın sigortalanması veya belgelerin hazırlanması gibi masraflar bu kapsama girmez, bunun dışında mesela hasarlı eşyanın geri getirilmesi için ödenen taşıma ücreti, eşyanın yurtdışına ulaştırılamadan kaybolması nedeniyle ödenen özel tüketim vergisi, hasar tespiti için ödenen ücretler, yükün hasarlı ulaşması nedeniyle yeni bir alıcı bulununcaya kadar depo ücretleri gibi masraflar da diğer masraflar kalemine dahil bulunmaktadır[208].

Almanya, Avusturya ve Hollanda'da benimsenen yaklaşım ise diğer masraflar ibaresinin dar yorumlanmasına ilişkindir. Buna göre, diğer masraflardan anlaşılması gereken, eşyanın teslim etme yerinde belirlenen değerine dahil olmayıp, teslim alma yerindeki değerini artırıcı masraflardır. Bu yaklaşım uyarınca, zararın tespiti için yapılan harcamalar, eşyanın tamiri için geri gönderilmesi durumunda ödenen taşıma ücretlerinin tazminine olanak yoktur[209].

---

[206] **AKINCI,** s. 212.
[207] **AYDIN, Alihan:** CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, 2. Bası, İst. 2006, s. 125.
[208] **AYDIN,** s. 125.
[209] **AYDIN,** s. 126.

Yargıtay, tazminat ödenmiş olması hususunu bir dava şartı olarak kabul etmiş ve tazminatın ödendiğinin ispat yükünü tazminat ödemiş olan taşıyıcıda olduğunu belirtmiştir. Bir kararında, "taşıyıcıya gönderilen bir yazı ile alacak isteminde bulunulması halinin rücu davası açmak için yeteri olmayacağına" karar vermiştir[210]. Aynı şekilde, taşıyıcıya fatura gönderilmesi de taşımada oluşan zararın karşılığının ödendiği anlamına gelmez. Tazminatın ödendiğinin rücu hakkını kullanan davacı tarafından açık olarak ispatlanması gerekmektedir[211]. Bir başka Yargıtay kararında da[212], bir taşıyıcının diğer bir taşıyıcıdan rücuan tazminat talep edebilmesi için, TTK 787/2 maddesi uyarınca mesul olmadığı fiiller dolayısıyla tazminat ödemiş olması veya bu tazminat davasının açılmış olmasının gerekliliği vurgulanmış ve bu hususun bir dava şartı olduğu belirtilmiştir. Taraflar arasında, aynı konuda evvelce açılan dava ispat edilemediğinden değil, davacının bu olay nedeniyle kendi taşıtanı durumundaki Ö. A.Ş'ye tazminat ödemediği gibi anılan şirket aleyhine davacı tarafından herhangi bir dava açılmadığından davanın esas yönünden değil usul yönünden reddedilmesine ve bu hususun ilerde tamamlatılması durumunda, aynı olay için tekrar dava açılmasının kesin hüküm teşkil etmeyeceğine karar verilmiştir.

III) PAYLAŞIMA İLİŞKİN KOŞULLAR

Tazminatı ödemiş olan taşıyıcı madde 37 uyarınca ödemiş olduğu tazminatın tamamı, faiz ve yapmış olduğu tüm masraflar için diğer müteakip taşıyıcılara karşı rücu davası açabilecektir. Daha önce de bahsettiğimiz gibi üç durum için madde 37 yoluna gidilebilecektir. Şimdi her üç durumda da ortaya çıkabilecek sonuçlara göre bir inceleme yapalım.

---

[210] 11. H.D. 10..1986, E. 3569, K. 4342, (**AKINCI,** s. 212).
[211] 11. H.D. 09.02.1988, E. 7862, K. 648, (**AKINCI,** s. 212).
[212] 11. H.D. 09.02.1988, E. 7862, K. 648, (**AKINCI,** s. 213, dpn. 396).

A) MADDE 37/a UYGULANMASI DURUMUNDA

Madde 37/1'de: "Ziya veya hasara sebebiyet veren taşıyıcı, ister kendisi, ister başka bir taşıyıcı tarafından ödensin tazminatı tek başına üstlenmek zorundadır." denilmektedir.

Bu durumda asıl araştırılması gerek husus, sorumluluğu doğan (zarara sebebiyet veren) taşıyıcının kim olduğu hususudur. Bu hüküm uyarınca açılacak dava, ispat külfetinin kimde olduğuna göre şekillenecektir. Eğer ispat külfeti davacı taşıyıcıda ise davalı taşıyıcının fiilen zıya veya hasardan dolayı sorumlu olduğunu ispat etmesi gerekecektir. Pratikte bu hususun davacı taşıyıcı tarafından ispatlanması oldukça zordur. Bu nedenle konuya en uygun çözüm, zıya veya hasar ilk olarak fark edildiğinde yük hangi taşıyıcının elinde ise onun sorumlu sayılmasıdır[213]. Bir başka değişle, örneğin bir sonraki taşıyıcı yükün durumu veya miktarına ilişkin olarak bir çekince koymuşsa, yükü teslim aldığı bir önceki taşıyıcı sorumlu taşıyıcı olarak addedilecektir. Bu şekilde ilk görünüş ispatı olarak sorumlu kabul edilen taşıyıcı artık kendisinin sorumlu olmadığını ispat etmek zorunda kalacaktır[214].

Madde 36'dan farklı olarak madde 37 a,b ve c bentlerinde sorumlulukla ilgili olarak sadece zıya ve hasar ele alınmış, gecikme ile ilgili olarak ortaya çıkabilecek zararlara ilişkin olarak herhangi bir atıf yapılmamıştır. HILL&MESSENT'e göre[215] bu eksiklik çok da önemli değildir. Yazara göre "zıya" kelimesi, gecikmeden kaynaklanan zıya kavramını ve C.O.D[216] ücretini kapsamaya yeterlidir. Bu fikri kabul eden bir görüş de Akıncı tarafından ortaya konulmaktadır[217]. Yazara göre, İngilizce "loss" kelimesi gecikme dolayısıyla söz konusu olacak zararları da kapsayacak şekilde geniş düşünülebilir. Bu nedenle bu hususun CMR 37. madde kapsamı dışında tutulmasının doğru olmayacağını savunmuştur. Bu görüşü destekleyecek bir başka durum da TTK 787/1 maddesinde dercedildiği üzere genel

---

213 **HILL&MESSENT,** s. 312.
214 **YEŞİLOVA,** s. 165.
215 **HILL&MESSENT,** s. 314.
216 Cash On Deliviry (Teslimde Peşin Ödeme).
217 **AKINCI,** s. 213.

olarak taşıyıcı aleyhine açılacak tazminat davaları demiş olmasına rağmen 787/3 uyarınca "zıya ve hasardan dolayı sorumlu olması" gereken taşıyıcılar demek suretiyle gecikme durumundan bahsedilmemektedir. Ancak Yargıtay bir kararında, "asıl taşıyıcı, alt taşıyıcının geç kalması nedeniyle oluşan zararı tazmin etmiş ise, geç taşımada kusurlu olan alt taşıyıcıya bu zarar için rücu davası açabilir" denilmek suretiyle, gecikmeden kaynaklanan sebeplerle rücu davası açılabileceğine işaret etmiştir[218]. Ancak ben bu düşünce tarzına katılmamaktayım. Zıya ve gecikmenin çok farklı kavramlar olduğu herkesçe bilinen açık bir husustur. Her gecikme sonucunda ziya ortaya çıkmayabilir. Gönderilenin gecikmiş olsa da yükü kabul ettiği durumlarda veya kabul etse bile yükün ekonomik değerinde meydana gelen bir azalma mevcutsa ama ortada ekonomik değere haiz bir yük duruyorsa, bu durumlarda gecikmenin zıya ile sonuçlanacağını söylemek kanımca çok güçtür. Bu nedenle ziya kelimesinin gecikmeyi de kapsadığı fikrine katılmamaktayız.

Bunun yanı sıra gözden kaçırılmaması gereken bir başka husus da bir müteakip taşıyıcının, zararı meydana getiren taşıyıcının CMR hükümlerine tabii olmayan bir alt taşıyıcı olması durumunu kanıtlayarak sorumluluktan kurtulması mümkün olmamasıdır. Çünkü müteakip taşıyıcı, bu durumda alt taşıyıcının hizmetinden faydalanan sıfatını taşıdığından ötürü CMR 3 hükmü uyarınca alt taşıyıcının vermiş olduğu zararlardan dolayı sorumlu olacaktır.

Cummins Engine Co. Ltd. v. Davis Freight Forwarding Ltd. davasında[219] Temyiz Mahkemesi madde 37/a üzerinde düşünülmesini gerekli bulmuştur. Bu davada ilk taşıyıcı T1, İngiltere'de Hollandalı bir taşıyıcı olan T2 ile anlaşmış, daha sonra T2 başka bir Hollandalı taşıma şirketi olan T3'e yükü devretmiş, T3 ise yükün taşınması hususunda başka bir Hollandalı taşıma şirketi olan T4 ile anlaşmıştır. Daha sonra yük, taşıma işi T4 tarafından gerçekleştirilirken hasara uğramıştır. Mahkeme, gönderilene tazminat ödemiş olan ilk taşıyıcı T1'in T2 ve T3'e karşı rücu talep imkanının olmadığına, çünkü yükün hasara uğradığı anda T4'ün elinde olduğu için

---

[218] **AKINCI,** s. 214.
[219] 981 WL 186972 (CA (Civ Div)), [1981] 3 All E.R. 567, [1981] 2 Lloyd's Rep. 402, [1982] R.T.R.

sorumluluğun sadece T4'e ait olacağına karar vermiştir. Bu durumda zıya veya hasardan kaynaklanan sorumluluk hiç kuşkusuz T4'de olduğundan, T2 ve T3'e karşı madde 37/a hükmüne dayanarak bir talepte bulunulamayacaktır. Ancak bu noktada kritik bir durum söz konusudur. Sorumluluğun tümünün CMR 37/a anlamında T4'de olması, T2 ve T3'ün hiçbir sorumluğu kalmadığı anlamına gelmeyecektir. Eğer T4, CMR madde 38 anlamında ödeme güçlüğüne düşmüş ise T2 ve T3'ün de ödenmiş olan tazminattan ötürü bir sorumluluğu gündeme gelecek ve eğer en başta kendilerine karşı bir talepte bulunulmamış olması durumunda genellikle daha sonra madde 38'e dayanmak oldukça güçlük arz edebilecektir.

Madde 37/a'nın son cümlesinde "ister kendisi ister başkası tarafından ödenmiş olsun" demek suretiyle, görülen zarar karşılığında tazminat ödenmesi için zarara sebebiyet veren taşıyıcıya karşı ilk olarak başvurulması durumunda, söz konusu taşıyıcının ödemiş olduğu bu tazminat için diğer müteakip taşıyıcılara karşı rücu imkanının olmadığına açıklık getirilmektedir.

B) MADDE 37/b UYGULANMASI DURUMUNDA

Zıya veya hasarın tek bir taşıyıcıdan başka birden çok taşıyıcının taşıması neticesinde ortaya çıkması mümkündür. Bu durumda madde 37/b'ye başvurulması söz konusu olacaktır. Söz konusu bent şu şekildedir:

"Zıya veya hasara iki veya daha çok taşıyıcının sebebiyet vermesi halinde, bunlardan her biri kusur oranlarında uygun bir meblağı ödeyecek; bireysel kusur oranlarının belirlenememesi halinde ise her biri taşıma ücretinden kendilerine düşen pay oranında sorumlu olacaktır."

Madde 37/a'da kullanılan "sorumlu taşıyıcı (responsible for)" yerine 37/b'de "taşıyıcının fiilinin sebep olması (caused by the actions of)" kavramı tercih edilmiştir. Ancak bu iki kavram arasında herhangi bir fark yoktur ve aynı anlamda anlamak gerekmektedir. Yani "taşıyıcının fiilinin sebep olması" kavramından ziya

veya hasarın ilgili taşıyıcının mutlak kendi fiilinden dolayı olması gerektiği anlamı çıkarılmamalıdır[220]. Bu tarz bir sorumluluk CMR m. 3 nedeniyle CMR kapsamında müteakip taşıyıcı olmayan bir alt taşıyıcının fiili veya ihmalinden meydana gelebileceği gibi, taşıyıcının zararı meydana getiren olayın kendi taşımasından önce olduğunu ispat edememesi sonucunda da oluşabilir[221].

Eğer müteakip taşıyıcılar arasındaki sorumluluk oranının paylaştırılması mümkün olmaz ise, her bir müteakip taşıyıcı, taşımanın tümündeki taşıma ücreti oranında sorumlu olacaktır. Pratikte genel olarak kusur oranlarının belirlenmesi çok güç olduğundan paylaştırmanın taşıma ücretine göre yapılacağının kararlaştırılması pratik ve uygun bir çözüm tarzıdır. Eğer herhangi bir taşıyıcı kendisinin veya alt taşıyıcısının ziya veya hasardan dolayı sorumlu olmadığını ispat etmesi durumunda paylaştırmaya bu taşıyıcı dahil edilmeden tazminat diğer taşıyıcılar arasında taşıma ücretleri oranında paylaştırılacaktır[222].

C) MADDE 37/c UYGULANMASI DURUMUNDA

Bu konuya ilişkin 37/c maddesinde belirtilen son olasılık ise hangi taşıyıcının veya taşıyıcıların ziya veya hasardan sorumlu olduğunun belirlenememesidir. Bu olasılık halinde madde 37/c hükmüne gidilecektir. Madde 37/c hükmü şu şekildedir:

"Zarardan hangi taşıyıcının sorumlu tutulacağının belirlenemediği durumlarda ise ödenecek tazminat (b) bendinde öngörülen orana göre bütün taşıyıcılar arasında paylaştırılır."

Bu madde ile pratikte genellikle son taşıyıcı muhatap tutulmaktadır. Çünkü dava edilmeye en uygun taşıyıcı son taşıyıcıdır. Son taşıyıcı gönderen veya gönderilene tazminat ödedikten sonra öteki taşıyıcılara karşı, onların kişisel

---

220 **LOEWE,** para. 283, **HILL&MESSENT**, s. 314, **YEŞİLOVA**, s. 164.
221 **HILL&MESSENT,** s. 314.
222 **RODIERE,** para. 135, **HAAK,** s. 115.

sorumluluğuna yahut miktarın paylaştırılması yoluna başvurabilecekleridir[223].

Madde 37, sorumluluğun taşıyıcılar arsında nasıl paylaştırılacağı hususunu düzenlemiş ancak sorumluluğun nasıl kurulacağı hakkından herhangi bir hüküm getirmemiştir[224]. Bilindiği gibi IV. Bölümde yer alan m. 17 ve 18, sorumluluk ve ispat yükü açısından birtakım düzenlemeler getirmektedir. Bu noktada ispat külfeti, savunma ve defileri içeren madde 17 ve 18'in müteakip taşıyıcılar arasında uygulanıp uygulanmayacağı sorusunu cevaplandırmak gerekecektir.

Bu soruya olumlu cevap vermek pratik açıdan çok önemlidir. Eğer madde 17 ve 18 dahilinde geçen sorumluluk ve ispat yükü ile ilgili uygulamaları taşıyıcılar arasında uygulamak mümkün olmazsa, dava edilen taşıyıcılar madde 17 ve 18 kapsamında belirtilen avantajlardan faydalanamayacaklardır veya sorumluluklarını kaldıran hükümler sayesinde sorumluluktan kurtulamayacaklardır. Bu durum açıkça Konvansiyonun amacına uygun düşmeyecektir. Ayrıca madde 17 ve 18'in de dahil bulunduğu IV. Bölümde söz konusu maddelerin, madde 37'ye uygulanmasını engelleyecek herhangi bir ibare bulunmamaktadır. IV. Bölümün başlığı "Taşıyıcının Sorumluluğu" şeklindedir. Bu durumda bu hükümlerin madde 37 dahilinde uygulanmasını engelleyecek herhangi bir durum söz konusu olmayacaktır[225].

Daha önce madde 4 ve madde 34'ü karşılaştırırken bahsettiğimiz gibi, bu maddeler niteliği itibariyle birbirine uymayacaklarından müteakip taşımaya ilişkin olarak madde 4 uygulama alanı bulamaz. Ancak bu tüm CMR'yi içeren genel bir kural değil bilakis istisnai bir durumdur. Yukarıda bahsetmeye çalıştığımız sebepler dahilinde Bölüm IV'de dercedilen 17. ve 18. maddeler, madde 37'de belirtilen müteakip taşıyıcılar arasındaki ilişkilere de uygulanacaktır[226].

---

[223] Burada gözden kaçırılmaması gereken bir husus da taşıyıcıların madde 40 uyarınca 37. madde ile ilişkin olarak istedikleri şekilde düzenleme yapabilecekleri hükmüdür.
[224] **HILL&MESSENT,** s. 315.
[225] **HILL&MESSENT,** s. 315.
[226] **HILL&MESSENT,** s. 316.

§ 2- BİR TAŞIYICININ ÖDEME GÜÇLÜĞÜNE DÜŞMESİ

I) GENEL OLARAK

CMR Madde 38 resmi çevirisi şu şekildedir:

"Taşımacılardan biri, borçlarını ödeyemeyecek durumda ise, ödenmesi gereken tazminat payı taşıma karşılığında alacakları ücretler oranında diğer taşımacılar arasında bölüştürülecektir."

Maddeden de açıkça anlaşılacağı üzere, taşıyıcılardan herhangi birisinin ödeme güçlüğüne düşmesi durumunda, ona isabet eden ancak kendisi tarafından ödenmeyen kısım, diğer taşıyıcılar arasında taşıma ücretlerindeki payları oranında paylaştırılır. Bu yüzden taşımayı yapacak olan taşıyıcılar Konvansiyon dahilinde kendilerini sağlama alabilmek için diğer taşıyıcıların (en azından yükü kendisinden sonra taşıyacak taşıyıcının) ödeme güçlüğü içerisinde olup olmadığı hususunu gözden geçirmelidirler.

CMR Konvansiyonu, "taşıyıcının ödeme güçlüğüne düşmesi" kavramının ne olduğu hususunda bir açıklama getirmemiştir. Bu bakımdan söz konusu hususta her ülkenin kendi ulusal mevzuatına göre karar verilecektir. Bu nedenle "ödeme güçlüğü" kavramının konuyu anlamak bakımından açıklanması gerektiğini düşünmekteyim.

II)ÖDEME GÜÇLÜĞÜ KAVRAMI

CMR'de kullanılan ödeme güçlüğü (insolvent) terimi, taşıyıcının iflas durumunun ilan edilmesi veya mallarını tasfiye edilmesi kavramından daha geniş olarak ve bunlardan önce taşıyıcının borçlarını ödeyememesi durumu olarak ifade

edilebilir[227]

Bu nedenle aleyhine açılan icra takiplerini ödeyemeyen ve hakkında aciz vesikası alınan bir taşıyıcı borçlarını ödeyemeyecek durumda olduğu kabul edilebilir. Burada tekrar belirtmekte fayda var ki, madde 40 uyarınca müteakip taşıyıcılar, 37 ve 38. maddeler kapsamında istedikleri şekilde değişiklik yapabilir ve bununla ilgili istedikleri şekilde anlaşmakta serbesttirler.

III) MADDE 37 VE 38 KAPSAMINDA TAŞIYICILAR ARASI İLİŞKİLERİN HESAPLANMASI

Hem madde 37, hem de madde 38 taşıyıcılar arasındaki sorumluluğun paylaşımına ilişkin birtakım düzenlemeler getirmektedir. Taşıyıcıların sorumluluğu yoluna gidilirken temel alınacak kriter ise "taşıma ücretindeki paylar oranında bölüşüm" şeklinde ifade edilmektedir. Ancak bu konuyu formulize ederken, birbirinden farklı sonuçlar veren en az iki yorum tarzının ortaya çıktığı görülmektedir[228]. İlk yorum tarzı uyarınca paylaşım, her bir taşıyıcının bir önceki taşıyıcının ücretinin çıkarılması sonucunda elinde kalan miktar uyarınca sorumluluğu yoluna gidilen yaklaşımdır[229]. Bunu bir örnekle açıklamaya çalışalım:

Gönderen, T1 ile yükün Türkiye'den Almanya'ya taşınması hususunda anlaşmışlardır. T1, Türkiye içerisinde taşımanın çok küçük bir kısmını gerçekleştirerek taşıma işini T2'ye devretmiş olsun. Taşımanın geri kalan kısmını ikinci taşıyıcı T2 gerçekleştirmiş ve yükün varma noktasında hasarlı olduğunun tespit edildiğini kabul edelim. Zararın da kimin taşıması esnasında oluştuğu hususu kanıtlanamamaktadır. T2'nin yaptığı taşıma işi için T1'e 9000 YTL'lik bir fatura göndermiş olduğunu ve T1'in de gönderene yapılan taşıma işi için 10.000 YTL değerinde bir fatura kesmiş olduğunu kabul edelim. Yukarıda anlatmaya çalıştığımız ilk yorum tarzı uyarınca söz konusu olayda şöyle bir hesaplama yapılacak ve

---

[227] **AKINCI,** s. 217.
[228] **HILL&MESSENT,** s. 317.
[229] **HILL&MESSENT,** s. 317

taşıyıcıların sorumlu olduğu oranlar yüzdelik olarak hesaplanacaktır.

Tüm taşımaya ilişkin fatura tutarı = 10.000 YTL
1000 YTL = %10 = T1'in sorumluluk oranı
9000 YTL = %90 = T2'nin sorumluluk oranı

Hesaplamaya ilişkin olarak ikinci yorum ise her bir taşıyıcının taşıma işi için faturalandırdıkları ücretlerin toplanarak sorumluluğun buna göre hesaplanması yoludur[230]. Yukarıda vermiş olduğumuz örnekten hareket edecek olursak:

Faturalandırılan tüm taşımalar = 10.000 YTL + 9000 YTL = 19.000 YTL
10.000 YTL = %52,63 = T1'in sorumluluk oranı
9000 YTL = % 47,37 = T2'nin sorumluluk oranı

Açıklamalara ilişkin olarak madde 38'in uygulama alanı bulduğu bir örnek daha vermek gerekirse:

Gönderen taşımayı yapması için T1 ile bir sözleşme yapıyor. T1, daha sonra taşıma işini T2'ye devrediyor, taşıma işinin son kısmını ise T3 yapıyor. Ancak yük T3'ün taşımayı yaptığı esnada hasara uğruyor. T3'ün ödeme güçlüğüne düştüğünü varsayarsak ve T3'ün T2'ye 1500 YTL bedelli bir fatura kestiğini, T2'nin T1'e 4500 YTL'lik fatura gönderdiğini ve son olarak T1'in gönderene 4800 YTL bedelli bir fatura gönderdiğini kabul edecek olursak, ilk yorum ve ikinci yorum tarzı uyarınca sorumluluk şu şekilde oluşacaktır:

[230] **HILL&MESSENT,** s. 317

Birinci yorum

T1 tarafından fiilen alınan taşıma ücreti = 4800 YTL – 4500 YTL = 300 YTL
T2 tarafından fiilen alınan taşıma ücreti = 4500 YTL – 1500 YTL = 3000 YTL +
Toplam = 3300YTL

300 YTL'si = %9,09 = T1'in sorumluluk oranı
3000 YTL'si = %90,91= T2'nin sorumluluk oranı

İkinci Yorum

T1 ve T2 tarafından faturalandırılan tüm taşıma ücretleri = 4800 + 4300 = 9300 YTL

4800 YTL = %51,61 = T1'in sorumluluk oranı
4500 YTL = %48,39 = T2'nin sorumluluk oranı

Yukarıda verilen örneklerden açıkça anlaşılacağı gibi ilk yorum tarzı uygulamasında daima taşımanın büyük bir kısmını gerçekleştiren ve bu sebeple diğer taşıyıcılara oranla daha fazla taşıma ücreti alan taşıyıcı, paylaştırma oranının büyük bir kısmından dolayı sorumlu olacaktır. İkinci yorum tarzının benimsenmesi durumunda da bütün taşıma ile ilgili faturayı gönderene kesen ilk taşıyıcı paylaştırma oranının büyük bir kısmından sorumlu olacaktır.

İki yorum çeşidini de göz önüne aldığımızda, ilk yorum tarzının benimsenmesi hakkaniyete daha uygun görülebilir. Taşımanın daha uzun bir bölümünü gerçekleştiren taşıyıcının taşıması esnasında yükün zarara uğraması çok daha kuvvetli bir olasılıktır. Bu nedenle taşımanın daha büyük bir bölümünü yerine getirecek taşıyıcının sorumluluk oranını daha yüksek tutmak ilk bakışta doğru bir

yaklaşım olarak düşünülebilir[231]. Ayrıca daha fazla taşıma ücreti alan taşıyıcının, daha büyük bir sorumluluk altında olacağı savunulabilecek bir görüştür.

Ancak HILL&MESSENT'e göre yukarıda bahsettiğimiz savunmalar kolay bir şekilde çürütülebilir[232]. Yazara göre, hakkaniyete aykırı olduğu kuşkularından bağımsız olarak madde 37 anlamında bir paylaşım, sadece sorumluluğun iki veya daha fazla taşıyıcı arasında kurulamaması durumunda uygulanabilir olduğu ve açıkça madde 38'in kusura ilişkin bir durum söz konusu olmadıkça uygulanabilir olmadığı sonucu çıkarılabilir. İkinci olarak da; ilk yorumun ticari gerçeklerden uzak olması nedeniyle geçersiz olması gerektiğidir. Taşıma ücretinin büyük bir kısmını elde eden taşıyıcının masrafın da büyük bir kısmını elde edeceği bir gerçektir. Bu nedenle ilk yorum tarzı mantıksız kalmaktadır, çünkü taşıma işini devreden taşıyıcıların yapmış olduğu masrafı göz önüne almasına rağmen, taşımayı gerçekleştiren taşıyıcının masrafları konusunda herhangi bir açıklama getirememektedir[233].

Aynı zamanda göz önünde tutulması gereken bir başka husus da ikinci yorum tarzının benimsenmesi durumunda, tazminatın büyük bir bölümünün daima ilk taşıyıcı tarafından ödeneceği gibi adaletsiz olması söz konusu olan bir durum ortaya çıkacakmış gibi gözükmesine rağmen daha objektif bir bakış açısıyla bakıldığında ilk yorum tarzının uygulanması durumunda taşıyıcılar arasında daha büyük bir adaletsizlik yaratacağı şüphesizdir. İlk taşıyıcı, ikinci yorum tarzında ortaya çıkan orana nazaran diğer taşıyıcılara göre çok az bir fakla sorumlu olacaktır. Yani yukarıdaki örneklere göre, ilk yorum sonucunda %90'a %10 gibi sorumluluk hususunda çok büyük farklar oluşmuşken, ikinci yorum sonucunda %51'e %49 gibi nispeten daha orantılı farklar meydana gelecektir.

Araştırmalarımız sonucunda bu hususun tartışıldığı herhangi bir Türk mahkemesinin vermiş olduğu bir karara rastlanmamıştır. Ancak bir İngiliz mahkeme kararında herhangi bir açıklama getirmeksizin olaya birinci yorum tarzıyla

---

[231] **HILL&MESSENT,** s. 318.
[232] **HILL&MESSENT,** s. 318.
[233] **HILL&MESSENT,** s. 319.

yaklaşılmış ve bu şekilde ödenecek tazminatlar belirlenmiştir. Aynı zamanda bu davada, paylaşıma ilişkin olarak hakimin yorumunun bağlayıcı olacağı hükme bağlanmıştır[234]. Kanımca da birinci yorum tarzının uygulanması hem hukuk mantığına hem de hakkaniyete daha uygun gözükmektedir. Çünkü yukarıda da belirttiğimiz gibi taşımanın büyük bir kısmını yapan taşıyıcının taşıması esnasında zararın oluşması daha kuvvetle muhtemeldir. Ayrıca fiilen daha yüksek bir taşıma ücreti alan daha uzun mesafede taşıma yapan taşıyıcının sorumluluk oranının da daha büyük olması gerektiği hakkaniyete daha uygun düşmektedir.

[234] **HILL&MESSENT,** s. 319.

BEŞİNCİ BÖLÜM
TAŞIYICILAR ARASINDAKİ RÜCU DAVASINDA USUL VE SÖZLEŞME SERBESTİSİ

§1- TAŞIYICILAR ARASINDAKİ RÜCU DAVALARINDA USUL

I) GENEL OLARAK

Taşıyıcılar arasındaki rücu davasında uygulanacak usulleri belirleyen CMR 39. maddesi resmi Türkçe çevirisi şu şekildedir:

1) Dava ile ilgili tebligat yapıldıktan ve kendisine savunma hakkı verildikten sonra, tazminatın miktarı mahkeme kararı ile saptanmış ise 37 ve 38. maddeler gereğince bir istem karşısında kalan taşıyıcı, bu istemi yapan taşıyıcının yaptığı ödemenin yerinde olup olmadığını tartışma konusu yapamaz.

2) Parasını geri alma hakkını mahkeme yoluyla elde etmek isteyen taşıyıcı, ilgili taşıyıcılardan birinin ikamet ettiği esas işyerinin veya şubesinin veyahut ta acentesinin bulunduğu ülkenin yetkili mahkemesine başvurabilir. İlgili bütün taşıyıcılar aynı davada davalı olarak gösterilebilir.

3) 37 ve 38. maddelerde öngörülen davalarla ilgili olarak verilecek kararlarda m.31 paragraf 3 ve 4 hükümleri uygulanır.

4) Taşıyıcılar arasındaki davalarda madde 32 hükümleri uygulanır. Bununla beraber, zamanaşımı ya bu anlaşma gereğince ödenmesi gereken tazminatın miktarını tayin eden son mahkeme kararı yahut ta böyle bir tarih yoksa ödeme tarihinden itibaren işlemeye başlar.

II) YARGILAMANIN DAVACIYA KARŞI ETKİSİ

Madde 39/1'den açıkça anlaşılacağı üzere, bu madde uyarınca 37 ve 38. maddeler gereğince diğer taşıyıcılara rücu etmek isteyen müteakip taşıyıcının, bu hakkını kullanabilmesi için iki şartın birlikte varlığı gerekmektedir. Öncelikle davacı taşıyıcının tazminat miktarının belirlendiği ve hak sahiplerine ödemek zorunda kaldığı ilk davada, rücu etmek istediği taşıyıcıları usulüne uygun olarak yapacağı bir ihbar ile davaya katılmalarına olanak sağlaması gerekecektir. Eğer ilk davanın davalısı olan taşıyıcı, böyle bir ihbar yapmazsa, bu durumda kendisine ihbar yapılmadan aleyhine rücu davası açılan müteakip taşıyıcı bir önceki davada ödenen tazminatın geçerliliği hususunu tartışma konusu yapabilecektir[235]. Bu nedenle müteakip taşıyıcının ileride rücu hakkını kullanırken sorun yaşamaması için diğer müteakip taşıyıcılara, kendi aleyhine sonuç doğurabilmesi muhtemel davaya katılma imkanı vermek için usulüne uygun olarak tebligat yaptırmalıdır[236]. Yükle ilgili tazminat davasında CMR 36 uyarınca kendisine karşı dava açılan taşıyıcı CMR madde 39/1'deki avantajlı hükümlerden faydalanabilmek için mutlaka ihbar ve bildirim yükümlülüklerine uymak zorundadır. Kendisine dava açılan taşıyıcı Türk Hukukuna göre yapacağı bu ihbarında rücu edeceği taşıyıcılardan ya davaya feri müdahil olarak katılmalarını ya da kendisini temsil etmelerini isteyebilecektir[237].

İhbar üzerine davaya fer'i müdahil olarak katılan taşıyıcı bu davadaki hükmün daha sonra kendisine karşı açılacak rücu davasında etkili olmadığını iddia etmesi mümkün değildir. Asıl tarafın davayı kaybetmesi halinde, taraflar arasında kesinleşen

---

[235] **YEŞİLOVA,** s. 171.

[236] Doktrinde haklı olarak tebligat ve savunma hakkı verilmesi ifadelerinin kapsamının ulusal hukuk kuralları olacağı belirtilmiştir. **AKINCI,** s. 218; **YEŞİLOVA,** s. 171 – 172. Türk Medeni Uslu Hukuku anlamında ihbar. görülmekte olan davada taraflardan birisinin davaya katılmasını veya kendisini davada temsil etmesini sağlamak amacıyla üçüncü kişye davayı duyurmasıdır (HUMK m. 50 – 51). Taraf görülmekte olan bir davayı kaybetmesi halinde, üçüncü bir kişiye rücu hakkı olduğu düşüncesinde ya da üçüncü bir kişinin kendisinden bir hak istemesinden endişe ediyor ise, davayı o üçüncü kişiye ihbar edebilir. Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu'nun 49. maddesi anlamında ihbar, bu davada verilecek olan hükümle etkilenecek olan kişinin, bu davadan tesadüfi olarak haberdar olmasını ortadan kaldırır (HUMK m. 49/1) **PEKCANITEZ/ATALAY/ÖZEKES,** Medeni Usul Hukuku, Ank. 2001, s. 210.

[237] Bu konyla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. **PEKCANITEZ,** Hakan: Medeni Usul Hukukunda Fer'i Müdahale, Ank. 1992, s. 55, **YEŞİLOVA,** s. 172, dpn. 184 - 185.

hükmün, fer'i müdahilin kendisine karşı açılabilecek rücu davasında tartışılabilmesinin kısıtlanmasına, fer'i müdahalenin etkisi denmektedir[238].

İhbar üzerine, asıl tarafı temsilen davaya katılan müteakip taşıyıcı, burada davayı bizzat kendisi takip ettiği için verilen hükmün kendisine karşı açılacak rücu davasında etkili olmayacağını ileri süremez. Asıl tarafın ağır kusuruna veya hilesine dayanarak hükmün etkisinden kurtulması, bu durumda mümkün olmayacaktır zira, davayı asıl tarafı temsilen kendisi yürütmüştür. Fakat kendisinin temsilci olarak davayı yürütmesi esnasında azledilerek asıl tarafın şahsen davayı takip etmesi söz konusu ise, kendisinin davaya etki edemediğini ileri sürerek hükmün etkisinden kurtulabilir. İhbarın kendisine geç yapıldığını bu nedenle de bazı iddia ve savunma sebeplerinin yapılamadığını ileri sürerek de hükmün etkisinden kurtulmaya çalışabilir[239].

III) YETKİ KURALLARI

Madde 39/2'den açıkça anlaşılacağı gibi tazminat ödemiş olan taşıyıcı, öteki taşıyıcılara rücu etmek istediğinde, davasını, rücu hakkını kullanacağı taşıyıcılardan herhangi birinin ikametgahı veya işyeri, şube, acentesinin bulunduğu yer mahkemesinde açabilecektir. Bu düzenleme ile CMR madde 31'de yetki ile ilgili getirilen düzenlemelerden oldukça farklı bir hüküm söz konusu olmaktadır. Özellikle taşıyıcıya yetki yönünden daha dar bir serbesti tanınmaktadır. Örneğin madde 31 anlamında taşıyıcıya dava açmak isteyen gönderen veya gönderilen, kural olarak taşıyıcının ikametgahı mahkemesinde dava açması gerekirken[240] taşıyıcı için rücu talebinde bulunacağı taşıyıcılardan herhangi birinin ikametgahı, işyeri, şube veya acentesinin bulunduğu yerde dava açarak diğer taşıyıcılar için farklı yer mahkemelerinde dava açma külfetinden kurtulacaktır. Ancak hemen belirtelim, madde 31'de alternatif yetki kuralları getirilmiş olmasına rağmen, madde 39/2'de tek

---

[238] **YEŞİLOVA,** s. 173.
[239] **YEŞİLOVA,** s. 173.
[240] Tabii bu konuda taşıyıcının yükü teslim aldığı veya teslim yeri olarak gösterilen mahkemelerin de yetkili olduğu unutulmamalıdır.

bir yetki kuralı söz konusu olmaktadır[241]. Ayrıca taraflara madde 31 kapsamında yetki sözleşmesi yapma hakkı verilmişken, bu hak madde 39/2'de taşıyıcılar arasında bulunmamaktadır. Burada belirtilen yetkili yer mahkemesinden kasıt, hangi ülke mahkemesinin yetki alanına girdiği hususudur. Bu ülkelerdeki yetkili yetkili mahkeme tayini ise ulusal hukuk hükümlerine göre tespit edilecektir[242].

Madde 39/2'ye dayanmak sureti ile bir müteakip taşıyıcıya karşı, diğer bir müteakip taşıyıcının dava açması durumunda, fıkrada belirtildiği üzere ilgili diğer tüm müteakip taşıyıcılar aynı davanın davalısı olurlar. Bu nedenle iş yerinin bulunduğu yerde kendisine karşı dava açılan müteakip taşıyıcı dışında diğer taşıyıcıların da, kendilerinin işyeri ikametgahı, şube veya acentelerinin bulunduğu yer göz önüne alınmayarak aynı davanın davalısı olabileceklerdir. Bu nedenle Harrison&Sons v. R.T. Steward Transport davasında[243] olduğu gibi taşıyıcı A, ikametgahı İngiltere olan taşıyıcı C sebebiyle, İngiltere ile hiçbir ilgisi bulunmayan müteakip taşıyıcı B'yi açtığı rücu davasında İngiliz mahkemeleri önünde davalı konumuna getirebilmiştir.

Açıklananlara ek olarak şu hususu da belirtmek isteriz ki, bir taşıyıcının CMR 39. maddesindeki "ilgili taşıyıcı" kavramına sokulabilmesi için yapmış olduğu taşımanın aynı yüke ilişkin olması ve taşımanın tek bir CMR taşıma senedine dayanarak gerçekleştirilmesi gerekmektedir[244]. Arctic Electronics Co. Ltd. v. McGregor davasında[245], yük değişik taşıyıcılar tarafından tek bir taşıma sözleşmesi ile hava yolu kullanılarak Lüksemburg'a taşınmış ve daha sonra buradan Londra'ya farklı karayolu taşıyıcıları kullanılarak, farklı CMR taşıma senetler tanzim edilerek taşıtılmıştır. Daha sonradan gelen bu karayolu taşıyıcıları birbirlerine karşı ilgili taşıyıcı sıfatını taşımamaktadırlar Bu nedenle bir tanesinin ikametgahının bulunduğu yer mahkemesi madde 39/2 hükmü kullanılarak diğer taşıyıcılara da teşmil edilemez.

---

[241] **AKINCI**, s. 220.
[242] Bu hususla ilgili daha ayrıntılı bilgi için bkz. **ÖZDEMİR, Turkay:** Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya hasar Sorumluluğu), İst. 2006, s.269 - 271.
[243] (1993) 28 E.T.L. 747. (**HILL&MESSENT,** s. 323).
[244] **HILL&MESSENT,** s. 323.
[245] 1985 WL 311964 (QBD (Comm Ct)), [1985] 2 Lloyd's Rep. 510, [1986] R.T.R. 207

Zaten bu husus, yukarıda ayrıntılı olarak anlatmaya çalıştığımız gibi sadece müteakip taşıyıcılar arasındaki davalar için geçerlidir. Çünkü CMR 39/2 maddesi CMR Konvansiyonunun altıncı bölümünde müteakip taşıma ile ilgili olarak düzenlenmiştir. Müteakip taşıyıcı olmayan taşıyıcılar için CMR 34 – 40 arası maddeleri uygulama alanı bulamayacaktır.

IV) YARGILAMANIN ETKİSİ

Şu hususu belirtmek gerekir ki; zarar nedeniyle kendisinden tazminat talep edilecek taşıyıcıya karşı herhangi bir akit ülke mahkemesinde verilecek karar, madde 31/3 ve 31/4 uyarınca diğer akit ülkelerde de gerekli usulü şartlar sağlandıktan sonra icra kabiliyetine haiz olacaktır. Madde 39/3'te 31/3,4 maddelerindeki hükümlerin madde 37 ve 38'e göre açılacak davalarda aynı şekilde uygulanacağı belirtilmiştir. Bu konuyla ilgili uygulamada pek fazla bir problem yaşanmamaktadır[246].

Bu konuyla ilişkili olarak yaşanması muhtemel yegane problem madde 31/3'te: "Bir akit ülkedeki bir mahkemenin birinci paragrafta sözü geçen dava ile ilgili olarak..." demek sureti ile aynı maddenin birinci fıkrasına atıf yapmış olması olabilir. Daha önce de değindiğimiz gibi CMR 31/1, madde 39'dan oldukça farklı hükümler getirmektedir. Bu durumda unutulmaması gereken şey, yasal yoruma yönelik geleneksel kurallara bağlı olmak uluslararası konvansiyonlarda her zaman uygulamanın doğru bir yaklaşım olmayacağıdır. CMR madde 31/3'de de belirtilen durumdan anlaşılacağı üzere bu kuralların madde 39/2'de açıkça belirtildiği gibi 37 ve 38'e dayanılarak açılacak davalarda uygulanmasında herhangi bir sakınca olmayacaktır[247].

Unutulmaması gereken bir başka husus da CMR madde 31/3'ün sadece akit ülkelerin mahkemelerinin verdiği kararlara ilişkin olarak uygulanabileceği hususudur. Bu nedenle örneğin, bir taşıyıcı akit ülke olmayan bir mahkemenin bu

---

[246] **HILL&MESSENT,** s. 324.
[247] **HILL&MESSENT,** s. 324.

hususta verdiği kararı, herhangi bir ülkede icraya koyamayacaktır. Bu durumda devreye uluslararası özel hukuk kuralları, bağlama noktası vs. hususları girecek yani tamamen ulusal hukuk yetkili olacaktır[248]. Ayrıca ulusal hukuk, usule ilişkin olarak sürdürülecek prosedürde tek başına yetkili hukuk olacaktır.

V) ZAMANAŞIMI

Madde 39/4'te zamanaşımına ilişkin olarak madde 32 hükümlerinin uygulanacağı belirtilmiş ancak madde 32[249]'den farklı olarak zamanaşımının işlemeye başlayacağı tarihin ya bu anlaşma gereğince ödenmesi gereken tazminata ilişkin mahkeme kararının kesinleşmesi tarihinden yada böyle bir karar yoksa, fiili ödeme tarihinden itibaren başlayacağı hüküm altına alınmıştır[250]. Bu hüküm nedeniyle birkaç noktanın göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Öncelikle mahkeme kararı olmaksızın tazminat ödemiş olan taşıyıcı, daha sonra ödemiş olduğu miktar için diğer taşıyıcılara başvurması durumunda, diğer müteakip taşıyıcılar, madde 39/1'de dercedilen tebligatın yapılmadığı ve kendilerine savunma hakkı verilmemesi nedeniyle ödenen tazminat miktarı ile ilgili itiraz hakkı elde edemeyeceklerdir.

Yükle ilgili şahsa bir mahkeme kararı uyarınca ödeme yaparak rücu hakkını kullanan müteakip taşıyıcı, daha önce bahsettiğimiz üzere diğer müteakip taşıyıcılara bu davaya katılma olanağı vermedikçe CMR 39/1'de belirtilen avantajlı hükümden yararlanması söz konusu olmayacaktır. Yükle ilgili şahıs, tazminat alacağı için başvurduğu müteakip taşıyıcıya karşı elinde bir mahkeme kararı yoksa ve de bu

---

[248] Örneğin başka bir ülke mahkemelerinde verilen kararlar karşılıklılık şartıyla tanıma ve tenfiz yoluna gidilerek Türkiye'de icrai bir nitelik kazanabilecektir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **PAZARCI, Hüseyin:** Uluslararası Hukuk Dersleri, 1. Kitap, Ank. 1994.

[249] Madde 32'de genel olarak bu sözleşme uyarınca yapılan taşımalarda doğacak davaların bir yıl içinde zamanaşımına uğrayacağını ancak bilerek kötü hareket veya mahkeme tarafından bilerek kötü hareket kabul edilen kusurlarda bu sürenin üç yıl olacağını belirtmektedir.

[250] Bir mahkeme kararı uyarınca, davacı taşıyıcının ödemeden sonraki bir güne dayanamayacağı belirtilmiştir. BGH 10.5.90 (1991) **HILL&MESSENT,** s. 325. Ayrıca bu davada daha önceki mahkeme kararının yanlış olduğu, taşıyıcının müteakip taşıyıcı sayılamayacağı, bu nedenle müteakip taşıyıcılara ilişkin olan CMR hükümlerinin uygulama alannı bulamayacağı öngörülmüş ve bu davada CMR madde 32'nin uygulanacağı belirtilmiştir. Bu nedenle davacı taşıyıcının iddiasının zamanaşımı reddedilmesine karar verilmiştir.

taşıyıcı rücu hakkının kullanımı için öngörülen zamanaşımı süresinde alacaklıya ödeme yapmamış ise 37. maddeden kaynaklanan rücu hakkını zaten kullanamayacaktır. Zira CMR 37. maddesi ancak tazminatı ödemiş olan müteakip taşıyıcıya rücu hakkı vermektedir. Önemli olan, ödemenin rücu hakkının kullanımı zamanaşımı süresinde, kendisinden talep edilen tazminatın alacaklıya ödenmiş olmasıdır[251].

CMR'nin 39/4 maddesindeki zamanaşımı ile ilgili düzenleme, ziya hasar veya gecikme nedeniyle ödenen tazminat ile ilgilidir. Yoksa bir müteakip taşıyıcının diğer bir müteakip taşıyıcıdan olan ücret alacağı ile ilgi zamanaşımı bu hükme göre değil, CMR 32/1 (c) hükmüne göre değerlendirilecektir[252]. Bu konuya ilişkin olarak bir İngiliz Mahkeme kararı olan Muller Batavier Ltd. v. Laurent Transport Co. Ltd. davasından[253] bahsetmek uygun olacaktır. Söz konusu mahkeme kararında bir müteakip taşıyıcı bir diğerinden ödenmemiş olan taşıma ücretini istemektedir. Madde 32/1 (c) kapsamında söz konusu iddia zamanaşımına uğramıştır. Ancak davacı taşıyıcı müteakip taşıyıcılar arasında CMR 39/4 hükmünün uygulanması gerektiğinden bahisle söz konusu maddede adı geçen bir mahkeme kararı ve ödemenin olmamasından ötürü iddialarının zamanaşımına uğramadığı, zira sürenin işlemeye başlamadığını iddia etmiştir. Bu iddia mahkeme tarafından reddedilmiştir. Mahkeme gerekçesinde iddia edilen söz konusu hususun CMR 39 kapsamına girmediğini belirtmiştir. Madde 39/4'ün taşıma ücretine ilişkin uyuşmazlıklarda söz konusu olmayacağı sadece ziya hasar veya gecikmenin söz konusu olması durumunda uygulanabileceği sonucu çıkarılmaktadır. Mahkeme bu kararı verirken taşıma ücretine ilişkin iddiaların da bu kapsama sokulması halinde, ortada bir mahkeme kararı olmadan ve ödemede zaten söz konusu olmadığından hiçbir zaman zamanaşımının işlemeyeceği ve bu hususun da kanun koyucunun amacına uygun olmayacağını vurgulamıştır.

---

[251] **YEŞİLOVA,** s.174, dpn. 192, **LOEWE,** s. 401.
[252] **MESSENT,** Bölüm 11, s. 180.
[253] 1977 WL 58562 (QBD), [1977] 1 Lloyd's Rep. 411, [1977] R.T.R. 499.

Bu noktada madde 32/2'de zamanaşımını durduran sebeplere ilişkin olarak müteakip taşıyıcı ile ilgili İngiliz Mahkemesinin vermiş olduğu Worldwide Carriers Ltd. v. Ardtrain Int. Ltd. davası[254] üzerinde durulması gereken bir davadır. Bu davada davacı gönderilen tarafından ilk müteakip taşıyıcıya yazılı bir talep gönderilmiştir. Zarar, ikinci müteakip taşıyıcının taşıması esnasında ortaya çıkmıştır. Yazılı talep ilk müteakip taşıyıcıdan ikinci müteakip taşıyıcıya ulaştırılmış ancak ikinci müteakip taşıyıcıya ulaştığı zaman, zamanaşımı süresi sona ermiştir. Bu durumda zararın gerçekleştiği taşıyıcı, yazılı talepten haberdar olmasına rağmen zamanaşımı gerçekleştiği için sorumlu olmayacaktır. Çünkü bir taşıyıcıya karşı ileri sürülen yazılı talep, diğer müteakip taşıyıcılar için de zamanaşımının durmasını gerektirmemektedir. Bu dava sonunda verilen karar uyarınca zamanaşımının durmasını isteyen gönderen (gönderilen) yazılı talebi tek bir müteakip taşıyıcıya değil de davalı olması muhtemel bütün müteakip taşıyıcılara gönderilmesi gerektiği işaret edilmektedir.

Bu bölümde TTK hükümlerinde belirtilen zamanaşımı süresi ile CMR hükümlerini karşılaştırmak doğru olacaktır. TTK 767/1 uyarınca haksız olarak alınan taşıma ücretinin geri alınması ve taşıma ücreti dahil olmak üzere taşıma sözleşmesinden doğan bütün alacaklar CMR hükümlerinde de olduğu gibi bir yılda zamanaşımına uğrar. Maddenin ikinci fıkrasında ise zamanaşımı süresinin başlayacağı tarih belirtilmektedir. Söz konusu hüküm uyarınca eşya taşımalarında zamanaşımı süresi eşyanın gönderilene teslimi ile başlayacaktır. Üçüncü fıkrada eşyanın tamamen zayi olduğu durumlarda zamanaşımı süresinin başlayacağı tarih olarak da eşyanın gönderilene teslim edilmesi gereken tarihin esas alınacağı belirtilmiştir. Bu maddede hasar halinde zamanaşımı süresinin ne zaman başlayacağı tam olarak belirtilmemişse de madde ruhundan hasarlı yükün gönderilene teslim edildiği andan itibaren bu sürenin başlayacağı sonucu çıkmaktadır. Satım sözleşmesi uyarınca taşıma ücretinin alıcıya ait olduğu iddiası ile satıcı tarafından alıcıya karşı açılacak dava da bir yıllık zamanaşımı süresine değil BK 125'de öngörülen on yıllık

---

[254] **MESSENT,** Bölüm 11, s. 181.

genel zamanaşımı süresine tabidir[255]. Haksız fiil hükümlerine dayanılarak ileri sürülen tazminat talepleri hakkında da zamanaşımı süresi ile ilgili olarak CMR ve TTK arasında farklar bulunmaktadır. TTK uyarınca bu gibi bir durumda TTK 767 değil BK 60/1 uygulanacaktır. Ancak CMR 32/1'de bir yıllık zamanaşımı süresi CMR 28 göndermesi ile haksız fiilden doğan taleplere de uygulanmaktadır[256]. CMR'ye göre madde 32'deki zamanaşımı süresinin uygulanması her türlü uluslararası taşıma işi ile ilgili uyuşmazlıklarda geçerlidir. Düseldorf Yüksek Mahkemesi verdiği bir kararında taşıma ücreti ve haksız fiil ile ilgili uyuşmazlıkların da CMR 32. maddesinde belirtilen zamanaşımı süresine tabii olduğu sonucuna ulaşmıştır[257].

Zamanaşımı süresi TTK'da daha önce de belirttiğimiz gibi eşyanın gönderilene teslim tarihinden ve tam ziya halinde ise eşyanın TTK 779'a göre[258] teslim edilmesi gereken tarihten itibaren işlemeye başlayacaktır. Ancak CMR'de bu hususta farklı bir düzenleme öngörülmüştür. CMR m. 20 uyarınca eşyanın belli bir süre içinde teslim edilmemesi halinde onun zıyaa uğramış olduğu yolunda bir karineye yer verilmiştir. Bu durumda zamanaşımı kararlaştırılan taşıma süresinin dolmasını izleyen otuzuncu günden itibaren işlemeye başlayacaktır.

Zarardan sorumlu olmadığı halde tazminat ödemek zorunda kalan taşıyıcının diğer taşıyıcılara karşı rücuen açacağı davalarda zamanaşımı süresi TTK 787/2 göndermesi uyarınca yine bir yıldır. Kanun maddesinde açıkça bu husus belirtilmemekle birlikte Yargıtay'ın da vermiş olduğu kararlar neticesinde, TTK 767. maddedeki zamanaşımı süresi burada da uygulanacaktır[259]. Ancak burada CMR'den farklı olarak zamanaşımı süresinin ne zaman başlayacağı belirtilmemiştir. Yargıtay, rücu davasında zamanaşımı süresinin taşıyıcıyı tazminat ödemeye mahkum eden

---

[255] **ARKAN,** s. 210.
[256] **ARKAN,** s. 210
[257] **JUNG,** s. 165. Burada dikkat edilmesi gereken husus, haksız fiilden kaynaklanan taleplerin CMR'ye göre talep edilmesinin mümkün olmamasına rağmen, zamanaşımına ilişkin olarak haksız fiil durumunda da CMR'de bahsedilen zamanaşımı süresinin dikkate alınacağıdır.
[258] TTK 779: "Yükün, mukavele veya ticari teamül ile belli olan ve bunların yokluğu halinde halin icabına göre münasip görülen bir müddet içinde taşınması lazımdır."
[259] 11. H.D., 08.12.1992, E. 1991/4477, K. 1992/11239, (**AKINCI,** s. 221).

kararın kesinleşmesinden itibaren işlemeye başlayacağını hükme bağlamıştır[260]. Daha sonra bu içtihadından vazgeçen Yargıtay 11. H.D. 27.11.1978 tarih ve E.5063, K.5270 sayılı kararında, zamanaşımının, rücu hakkını kullanan taşıyıcı tarafından tazminat ödendiği tarihten, tazminat ödenmemiş olduğu durumlarda ise taşıyıcı aleyhine davanın açıldığı günden itibaren işlemeye başlayacağını hükme bağlamıştır[261]. Bu karar Arkan tarafından eleştirilmektedir[262]. Yazara göre davanın açıldığı tarihin zamanaşımının başladığı tarih olarak öngörülmesi hukukun genel ilkelerine aykırıdır. Çünkü davanın açıldığı tarihte rücu hakkı henüz doğmadığından, buna ilişkin zamanaşımı süresinin işlemeye başlaması da düşünülemez. Aynı şekilde Akıncı da kararın kesinleştiği tarihi esas alan yaklaşımın hukukun genel prensiplerine daha uygun olduğunu vurgulamaktadır[263].

Zamanaşımının uzatılabilmesinin CMR 32/3'de davaya bakan mahkeme yargıcının kararına göre belirleneceğinden söz edilmiştir. Bu anlamda hakim lex fori olarak kendi hukuk kurallarını uygulayacaktır. Türkiye içinde TTK m. 6 hakim tarafından resen dikkate alınacağından, CMR'ye tabii bir taşımada taraflarca zamanaşımı süresinin uzatılması mümkün olmayacaktır. Zamanaşımı yönünde tarafların önceden feragatte bulunup bulunmayacaklarına ilişkin bir hüküm olmadığı için Türk hukuku açısından yine BK m. 139 gereğince böyle bir anlaşmanın önceden yapılamayacağını ve geçerli olmayacağını söyleyebiliriz[264].

CMR, TTK'dan ayrı olarak ikinci bir zamanaşımı süresi daha öngörmüştür. CMR 29'da Türkçe resmi çevirisinde isteyerek kötü hareket olarak çevrilmiş ancak tamamen TTK 786'daki kast ve ağır ihmali karşılayan durumlarda taşıyıcıya karşı açılacak davalarda 3 yıllık zamanaşımı süresinin uygulanacağı kabul edilmiştir. Bu hususta hangi kriterin dikkate alınacağı da tamamen iç hukuk sorunudur. Örneğin 3 yıllık zamanaşımı ile ilgili verilen zararların Fransız hukuku uyarınca kast ile verilmesi gerekli görülmüşken, Belçika'da ihmal derecelerine göre bir ayrım

---

[260] TD, 12.11.1964, E. 963/5814, K.3678, (**ARKAN,** s. 212).
[261] **ARKAN,** s. 212 - 213.
[262] **ARKAN,** s. 213.
[263] **AKINCI,** S. 221.
[264] **ADIGÜZEL**, s. 218.

yapılacağından bahsedilmektedir[265]. Türk Hukukunda ise, ağır kusur ile kast aynı derecede tutulduğundan, kanımızca isteyerek kötü hareketten bu iki kavramın anlaşılması gerektiği sonucu çıkarılabilecektir.

§ 2- SÖZLEŞME SERBESTİSİ

CMR madde 40 resmi Türkçe tercümesi şu şekildedir:

"Taşımacılar 37. ve 38. maddelerde yazılanlar dışında kendi aralarında bağıtlayıcı hükümler üzerinde anlaşmakta serbesttirler."

Bu maddeden anlaşılması gereken husus, taşıyıcıların 37. ve 38. maddeler dahilinde diledikleri gibi anlaşma yapmakta serbest oldukları hususudur. Yani taşıyıcılar, kendi aralarındaki sorumluluğu istedikleri biçimde düzenleyebilirler. Ancak burada dikkat edilmesi gereken nokta, CMR 40. maddesi uyarınca tanınan irade serbestisinin, sadece CMR'nin 37. ve 38. maddesi uyarınca tanınmasıdır. Başka deyişle taşıyıcılar, aralarında yapmış oldukları bu anlaşmalardan sadece kendileri sorumlu olmalıdır[266]. Yani, taşıyıcıların aralarındaki yapmış olduğu değişik düzenlemelerin gönderen, gönderilen veyahut üçüncü kişileri etkilememesi gerekmektedir. Aksi durumda, CMR 41 uyarınca bu anlaşmanın geçersizliği sonucu doğacaktır.

Genellikle, taşıyıcıların madde 37 ve 38 düzenlemeleri dışında düzenlemeler getirmeleri uygulamada, çok uluslu taşıma şirketlerinin, farklı ülkelerde kurmuş oldukları taşıma şirketleri arasındaki ilişkileri düzenlemek için kullanıldığı görülmektedir. Bundan başka, uluslararası taşımacılıkta belirli bir deneyimi olan taşıyıcıların özellikle pazarlık gücü bakımından daha zayıf durumda olan taşıyıcılara, standart şartnameler imzalatılması yolu ile CMR'nin 37. ve 38. maddelerine nazaran daha elverişli hükümlerle, rücu haklarını garanti altına alma yoluna gittikleri

---

[265] **ADIGÜZEL**, s. 218.
[266] **AKINCI,** s. 222.

görülmektedir[267]. Standart sözleşmelere imza atılmak suretiyle yapılan bir sözleşmenin geçerli sayıldığı bir uyuşmazlıkta mahkeme sözleşmenin geçerli olduğuna ve tarafları bağlayıcı hükümler ihtiva ettiğine karar vermiştir[268].

[267] **AKINCI,** s. 222.
[268] Karar için bkz. **MESSENT,** s. 181 - 182.

SONUÇ

CMR Konvansiyonu uluslararası karayolu taşımasında devletler arası bir yeknesaklığı sağlamak amacıyla getirilmiş bir Konvansiyondur. Konvansiyonun yapılış amacı ticari hayatın ticari malzemesi olan eşyanın taşınması sırasında meydana gelebilecek uyuşmazlıklarda taraf devletlerin her birinde uygulama alanı bulabilecek tek bir hukuk normunun bulunmasını sağlamak ve böylece ticari hayatı daha güvenli hale getirerek üye ülkeler arasındaki ticari ilişkilerin gelişmesini sağlamaktır. Bu olmadığı zaman, aynı giriş kısmında bahsettiğimiz gibi, yapılan bir taşıma esnasında meydana gelebilecek bir uyuşmazlıkta, her bir ülkenin kendi iç mevzuatlarındaki farklılıklar nedeniyle, ticari hayatta farklı ülkelerde bulunan tacirlerin bilmedikleri mevzuatlar nedeniyle sıkıntıya düşmeleri ve bu anlamda verilen kararların adalet duygusunu tam olarak tatmin edemeyeceği su götürmez bir gerçektir.

Bizim tezimizde toplam 8 bölüm ve 51 madde olan CMR Konvansiyonunun sadece altıncı bölümü ele alınmış gerektikçe diğer bölümlerdeki maddelerine atıf yapılmak suretiyle ilgili kısım anlatılmaya çalışılmıştır. Gerçekte 34 – 40. maddeler arasını oluşturan altıncı bölüm pratik hayatta, uygulama için son derece hayati bir öneme haizdir.

CMR, Türk hukuku açısından usulüne uygun olarak ortaya konulan bir uluslararası sözleşme olduğu için Anayasamızın 90. maddesine göre de anayasaya aykırılığı iddia edilemeyen ayrıcalıklı bir kanunun hükmündedir. Tezimizde de sıklıkla bahsettiğimiz gibi gerek mevcut Ticaret Kanunumuz, gerekse yakın bir gelecekte yürürlüğe girmesi muhtemel yeni Türk Ticaret Kanunumuza ilişkin tasarı hükümleri ve gerekse de Borçlar Kanunumuzun hükümleri de CMR sözleşmesinin hükümleri incelenirken göz ardı edilmemelidir. Sonuç itibariyle CMR sınırlı bir alanı düzenlemektedir. CMR sözleşmesinin düzenlediği bir alana girmeyen uyuşmazlıklarda uyuşmazlığın önüne gelecek olan Türk hukukçuları, pek tabii ki Türk mevzuatındaki hükümleri uyuşmazlığa uygulayacaklardır. Ancak bu gibi bir

durum söz konusu değilse CMR sözleşmesinin hem lex posterior (zaman yönünden öncelik), hem de lex specialis (özel hüküm) olması sebebiyle her zaman uluslararası karayolu eşya taşımalarına ilişkin olarak öncelikle uygulanacaktır.

Tezimizde de ayrıntılı olarak açıkladığımız gibi, taşıma işini üstlenen taşıyıcı, söz konusu taşıma işini bizzat yerine getirmek zorunda değildir. Uzmanlaşmanın önemli olduğu ve güvence sistemlerinin çok geliştiği günümüz ticari hayatında taşıyıcılar taşıma işinin tamamını veya bir bölümünü sıklıkla başka taşıyıcılara devretmektedirler. Bunu gerçekleştirmek için ticari hayatta birçok sistem geliştirilmiştir. Bu sistemlerden birisi "alt taşıma" ilişkisidir. Yukarıda da ayrıntılı olarak anlattığımız gibi, bu tip taşımada taşıma işini üzerine alan taşıyıcı, başka bir taşıyıcıyla yeni bir taşıma sözleşmesi yapar ve tamamen yeni bir taşıma sözleşmesi düzenleyerek taşıma işini bu alt taşıyıcıya devreder. Genellikle pratik hayatta büyük ve ticari unvanı güçlü bir taşıma şirketi gönderen ile taşıma sözleşmesi yapmakta ve daha sonra taşıma işini daha küçük bir taşıma şirketine alt taşıma sözleşmesi ile devretmektedir. Böylece hem gönderen ve gönderilen arada ekonomik olarak büyük bir taşıma şirketinin bulunmasından ötürü herhangi bir zarar durumunda zararlarını kolayca tazmin edebilecekler hem de taşıma işi ile ilgili birden çok taşıyıcı devreye girerek ticari hayatta bir canlılık getirilmiş olacak ve en önemlisi alt taşıyıcı kendisinden önce yapılan taşımalardan ötürü sorumlu tutulamayacak, birbirini tanımayan taraflar bir uyuşmazlık durumunda karşı karşıya gelmek zorunda olmayacaklardır.

Alt taşıma ilişkisinde, gerçekten de alt taşıyıcı, kendisinden önce yapılan taşımalardan ötürü sorumlu tutulamayacaktır. Bunun yanı sıra taşıma ilişkisindeki gönderen, alt taşıyıcıya karşı sözleşmeden kaynaklanan bir talep ileri süremeyecektir. Çünkü alt taşıyıcı, asıl taşıyıcı ve gönderen arasında yapılan taşıma sözleşmesinin tarafı değildir. Bu gibi bir durumda, gönderen CMR madde 3 uyarınca zarar için asıl taşıyıcıya başvuracaktır. Çünkü alt taşıyıcı, CMR madde 3'te belirtilen asıl taşıyıcının hizmetlerinden faydalandığı kişi konumundadır ve bu nedenden ötürü, asıl taşıyıcının hareket ve ihmallerinden sorumludur. Gönderen ancak ve ancak sözleşme dışı

sorumluluk (haksız fiil) hükümlerine göre alt taşıyıcıya ulusal hukuk hükümlerine göre başvurabilir.

Taşıma işini kendisi yapmak istemeyen taşıyıcı için kullanabileceği bir başka yol da tezimizin esas konusunu teşkil eden "müteakip taşıma" ilişkisidir. Müteakip taşıma, kavram olarak İngilizce metindeki "successive" kelimesinin tam olarak karşılığını ifade eden kelime olduğundan, yukarıda da ayrıntılı açıkladığımız sebeplerden ötürü bu kavramı kullanmayı uygun bulduk. Müteakip taşıma ilişkisinin söz konusu olduğu durumlarda, yükü ve CMR taşıma senedini bir önceki taşıyıcıdan kabul eden taşıyıcı (müteakip taşıyıcı), taşımanın tamamından sorumlu hale gelecektir. Yani söz konusu müteakip taşıyıcı, kendisinden önce yapılan taşımadan da, kendisi tarafından yapılan taşımadan da ve kendisinden sonra kullanılacak olası taşıyıcıların yapmış olduğu taşımalardan da taşıma sözleşmesi gereğince sorumlu olacaktır. Çünkü yükü ve CMR taşıma senedini kabul etmekle birlikte müteakip taşıyıcı sıfatını kazanan taşıyıcının diğer taşıyıcılarla birlikte müteselsil sorumluluğu doğmaktadır.

Asıl taşıyıcı ile müteakip taşıyıcıların taşıma faaliyetinin tümünden müteselsilen sorumlu olması, borcun birlikte yüklenilmesinden doğmakta olup eksik teselsül şeklinde oluştuğu kabul edilebilir. Zira, asıl taşıyıcının müteakip taşıyıcıların yol açacağı zararlardan sorumluluğu CMR'nin 3. maddesine dayanırken, her bir müteakip taşıyıcının taşıma faaliyetinin tümünden sorumluluğu, CMR'nin 34. maddesinden kaynaklanmaktadır.

Bu husus mevcut Ticaret Kanunumuzda değişik bir şekilde düzenlenmiştir. Söz konusu yasanın 796. maddesi uyarınca birden çok taşıyıcılar da "...taşınacak eşyayı ve taşıma senedini tesellüm ettikten sonra doğacak bütün borçlarda önceki taşıyıcının yerine geçer." demek suretiyle kendisinden önce yapılan taşımalardan dolayı kendisinin herhangi bir sorumluluğunun olmadığını vurgulamaktadır. Ticaret Kanunumuzdaki uygulama neticesinde Yargıtay'ın da vermiş olduğu yerleşik içtihatlar çerçevesinde müteakip taşıyıcı kendisinden önceki taşımadan dolayı

sorumlu değildir ve bu nedenle taşıyıcılar arasında müteselsil sorumluluktan söz edilemez.

CMR'nin, CMR taşıma senedinin kural olarak kıymetli evrak olma niteliği tanımaması dolayısıyla, gönderilenin taşıyıcıya doğrudan taşıma sözleşmesi hükümlerine dayanarak talepte bulunabilmesi, taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi yararına sözleşme olmasından kaynaklanmaktadır. Gönderilenin, yükü CMR taşıma senedinin ikinci nüshası ile birlikte teslim almasından itibaren, kendisi taşıma sözleşmesinin tarafı olmamasına rağmen taşıyıcıya karşı bu sözleşmeden doğan haklarını kullanabilmektedir.

CMR'nin 35. maddesinde yükü bir önceki taşıyıcıdan kabul eden taşıyıcının, bir önceki taşıyıcıya imzalı ve tarihli bir makbuz vereceğini hükme bağlamıştır. Ancak yukarıda da ayrıntılı olarak anlattığımız üzere, söz konusu makbuzun verilmemiş olması söz konusu taşıyıcının "müteakip taşıyıcı" sıfatını kazanmasını engellemeyecektir. Söz konusu madde ile getirilmek istenen el değiştiren taşıma senedi ile ilişkili uyuşmazlık durumunda söz konusu uyuşmazlıkların rahatça bertaraf edilebilmesi arzusudur. Bir nevi ispat kolaylığı yaratma kaygısıdır.

CMR 36. maddesi ise oldukça büyük önem arz etmekte ve doktrinde oldukça tartışılmaktadır. Daha önce de değindiğimiz üzere, söz konusu maddede davaların kimin aleyhine açılacağı, yani müteakip taşımaya ilişkin bir uyuşmazlıkta davalı tarafın kim olabileceği hususu düzenlenmektedir. Her ne kadar CMR 34'te müteakip taşıyıcılardan her birinin tüm taşımadan sorumlu olduğu düzenlenmiş olsa bile, gönderen ve gönderilenin lehine olan bu düzenleme, CMR 36 uyarınca bir nebze olsun kısıtlanmaktadır.

CMR 36 uyarınca davalı olabilecek taşıyıcılar, ilk taşıyıcı, son taşıyıcı veya zıya veya hasarın meydana geldiği sırada taşıma işini yapan taşıyıcı olarak sayılmaktadır. Bu sebeplerle taşıma işine beş taşıyıcının katılması durumunda ortaya çıkabilecek bir uyuşmazlık hali için, ilk, son veya zararın meydana geldiği taşıyıcıya

veyahut bunların hepsine gitmek mümkün olacaktır. Ancak yukarıda ayrıntılı olarak açıkladığımız gibi, aradaki müteakip taşıyıcılar da kendilerinden sonra gelen taşıyıcıların kusurlarından CMR 3 uyarınca sorumlu olacaklarından, son taşıyıcıdan önceki ve hasarın meydana geldiği taşıyıcıdan önceki taşıyıcının da sorumluluğu yoluna gitmek, doktrinde tartışmalı da olsa kanımızca mümkün olabilecektir.

Hasarın meydana geldiği taşıyıcıyı tespit etmek her zaman kolay olmayabilir. Bunun için, taşıma işini başka bir taşıyıcıdan alan bir sonraki müteakip taşıyıcının CMR taşıma senedine veya CMR 35 anlamında vereceği makbuza yükte herhangi bir hasar tespit edebiliyorsa, bu hususu geçirmesi, çekincelerini ve ihtirazı kayıtlarını şerh düşmesi ispat açısından oldukça faydalı olacaktır.

CMR 37. maddesinde ise, taşıyıcılar arasındaki rücu müesesesi incelenmektedir. Bu hüküm uyarınca, tazminat ödemiş olan müteakip taşıyıcının, ödemiş olduğu bu bedel karşılığında, diğer müteakip taşıyıcılara başvurabilecektir. Kanımca; müteakip taşımada her bir taşıyıcının taşımanın tümünden sorumlu tutulmasının somut göstergesi, CMR 37'dir. Gönderen veya gönderilen tarafından 36. madde uyarınca aleyhine tazminat davası açılmış ilk, son veya zararın meydana geldiği taşıyıcı, mahkeme kararı neticesinde tazminat ödedikten sonra taşımaya katılmış diğer tüm taşıyıcılara karşı bu madde hükümleri uyarınca başvurabileceklerdir. Ancak maddenin devam eden fıkralarında, diğer taşıyıcılara başvurabilmenin şartları incelenmektedir. Maddenin (a) bendi uyarınca zarardan sorumlu olan taşıyıcının, tazminata tek başına katlanacağını, (b) bendi uyarınca zararın birden fazla taşıyıcı tarafından gerçekleştirilmesi durumunda, her birinin mesuliyeti oranında bu belirlenemediği taktirde ise taşıma ücreti oranında ve nihayet (c) bendi uyarınca da zararın kim tarafından meydana geldiği belirlenemiyor ise; tüm taşıyıcıların taşıma ücreti oranında sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Burada üzerinde durulan husus ise, mesuliyet oranının belirlenmesindeki zorluk nedeniyle uygulamada genellikle taşıma ücretleri oranının hesaplanması suretiyle taşıyıcıların sorumlu oldukları meblağ tespit edilmektedir.

Madde 38'de ise tazminat ödemesi gereken bir taşıyıcının ödeme güçlüğüne düşmüş olması durumu düzenlenmektedir. Ödeme güçlüğünden kasıt, iflasına yönelik mahkeme kararı alınması değil, daha basit tabiri ile kendisine karşı yapılan takiplerin semeresiz kalması olarak kabul edilmektedir. Bu gibi bir durumda, ödeme güçlüğü içerisindeki taşıyıcının ödemesi gereken tazminat payı, taşımaya katılmış diğer müteakip taşıyıcılar arasında, taşıma ücretleri oranında paylaştırılacaktır. Bu husus açık bir şekilde taşıma işlemleri ile ilgili olarak tazminat ödemiş olan davacı taşıyıcının (ancak uygulamada genellikle sigorta şirketleri) lehine, onu koruyucu bir hüküm olarak getirilmektedir.

Madde 39'da ise taşıyıcılar arasındaki rücu taleplerinde usul ve zamanaşımı incelenmiştir. Maddenin ilk fıkrasında CMR madde 37 ve 38 uyarınca rücua maruz kalmış olan bir taşıyıcının, kendisine dava ile ilgili usulüne uygun ihbar yapılarak, davaya katılma imkanı verilmişse, bu durumdan sonra rücu eden taşıyıcının yapmış olduğu ödemenin ve masrafların yerinde olmadığı defini ileri süremeyeceği öngörülmüştür. Bu nedenle tazminat davasının davalısı olan taşıyıcı, söz konusu davada ileride diğer taşıyıcılar aleyhine açacağı rücu davasında avantajlı konuma geçebilmek için dava esnasında sorumluluğu söz konusu olan diğer taşıyıcılara da tebligat yaparak davaya fer'i müdahil olarak katılmalarını sağlamak durumundadır. Bu husus gerçekleştirildikten sonra, açılacak rücu davasında davalı taşıyıcı, ilk davada tazminat ödemiş olan taşıyıcının yaptığı ödemenin miktarı ve yerindeliği hususunda bir tartışma yapamayacaktır.

Maddenin ikinci fıkrasında ise rücu hakkını mahkeme yoluyla kullanmak isteyen taşıyıcının bu talebe ilişkin olarak ilgili taşıyıcılardan birinin mutad ikametgahında, asıl iş merkezinde, ya da aracılığı ile taşıma sözleşmesinin akdedildiği şubesinin veyahut da acentesinin bulunduğu ülkenin yetkili mahkemelerinde dava açabileceğini göstermiş ve bu nedenle madde 31'den farklı olarak yetki kuralları ihdas etmiştir. Madde 31'den farklı olarak davalılardan herhangi birinin yukarıda bahsedilen acentesi, ikametgahı, şubesinin, iş merkezinin bulunduğu yerde açılan dava diğer davalı taşıyıcılar için de geçerli olacaktır. Ancak

yetki sözleşmesi yapma ve geniş yetki avantajları CMR 39/2'de düzenlenmemiştir.

Maddenin son fıkrasında da zamanaşımı ilgili bir düzenlemedir. Söz konusu madde uyarınca, taşıyıcılar arasındaki rücu davalarında da 32. madde hükümlerinin uygulanacağını ancak burada zamanaşımının başlangıç tarihini, ödenmesi gereken tazminata ilişkin olan mahkeme kararının kesinleşmesi tarihinden ya da böyle bir tarih yoksa fiili ödeme tarihinden itibaren işlemeye başlayacağı düzenlenmiştir.

Madde 32 göndermesi uyarınca anlaşılacağı üzere zamanaşımı ile ilgili davalar bir yıllık zamanaşımına tabiidir. Ancak kasıt veya kendisine başvurulan hakimin hukukuna göre kasta eşdeğer bir kusurun bulunması halinde zamanaşımı süresinin üç yıl olacağı açıktır.

Son olarak madde 40'da, taşıyıcıların kendi aralarında 37. ve 38. maddelerde belirtilenler dışında hükümler getirilebileceği ön görülmektedir. Bu nedenle taşıyıcılar, arlarında gönderen, gönderilen ve üçüncü kişilerin haklarına halel getirmemek koşulu ile CMR 37 ve 38 maddeler üzerinde istedikleri gibi düzenlemeler yapma hakkına sahiplerdir. Söz konusu düzenlemelerin taşıyıcılar dışındaki tarafların haklarını da etkilemesi durumunda, söz konusu sözleşme CMR 41 uyarınca geçersiz olacaktır.

KAYNAKÇA

ADIGÜZEL, Burak: Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, İst. 2002,

AKINCI, Ziya: Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Ank. 1999.

AKYOL, Şener: Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, İst. 1976.

ARKAN, Sabih: Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ank. 1982, *(Karada Yapılan Eşya Taşımaları).*

ARKAN, Sabih: Eşyanın Karayolu Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerine Bir İnceleme, ETS, İst. 1984, *(CMR Üzerine Bir İnceleme).*

ARKAN, Sabih: Demiryolu ile Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ank. 1987**.**

AYDIN, Alihan: CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, 2. Bası, İst. 2006,

BLASCHE, Gerhard: "Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road – CMR", 3 International Bussines Law 1975.

BLOMEYER, Arwed: Medeni Usul Hukuknda Delillerin Takdiri (çev.Akıntürk, Tugut), AÜHFD, C.XXXV, 1968, S. 3-1

CLARKE, M., YATES, D: Contracts of Carriage by Land and Air, Londra Singapur 2004

CLARKE, Malcolm A: International Carriage of Goods by Road CMR,4.baskı, London Hong Kong 2003,

ÇAKICI, Latif: Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık, Ank. 1978

DENİZ, İnci: Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, İst. 1982

DOMANİÇ, Hayri: TTK Şerhi,C. IV, İst.1990

DONALD, Alan: The CMR, Londra, 1981

EDİS, Seyfullah: Medeni Hukuka Giriş ve Başlangıç Hükümleri, Ank. 1993

ENGELS, Gudrun: Der Anscheinbeweis der Kasualitaet (Unter besonderer Brücksichtigung der Neueren Rechtsprechnung), Frankfurt 1994

ERDİL, Engin: CMR Konvansiyonu Şerhi, İst. 2007.

FREMUTH/THUME, Kommentar zum Transportrecht, 2000

GENÇTÜRK, Muharrem: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku Genel Kavramlar Gecikmeden Doğan Sorumluluk, İst. 2006

GLÖCKNER, H: "Limits to Liability and Liability Insurance of Carriers Under Articles 3 and 23 to 29 of the CMR" International Carriage of Goods by Road (CMR), **THEUNIS**, Jan, London 1987.

HAAK, K. F.: The Liability of the Carrier Under The CMR, Hague 1986

HELM, Frachtrecht II CMR,2.Auf.,Berlin 2002

HILL&MESSENT: CMR: Contracts fot the International Carriage of Goods by Road, 3. Baskı, Londra Hong Kong 2000.

İMREGÜN, Oğuz: Kıymetli Evrak Hukuku, İst. 2003.

JUNG, Christian: "The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, Analysis and Trends of Recent German Law", Case Law Jurisprudence 1997.

KENDİGELEN, Abuzer: "Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR) – Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi", Prof.Dr. Ömer Teoman'a 55. Yaş Günü Armağanı, C. I, İst. 2002.

KESER, Leyla: ' İlk Görünüş İspatı', Prof .Dr. Mahmut Tevfik Birsel'e Armağan, İzmir 2001.

LOEWE, Roland: ' Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road(CMR)', European Transport Law 1976..

MACCARONE, S: "The Right of Disposal under the CMR Convention in International Carriage of Goods by Road(CMR)", **THEUNIS**, Jan, London 1987.

MERCADAL, B: "Conculusion of the Contract of Carriage: The Role of the Consignment Note and the General Conditions", International Carriage of Goods by Road, **THEUNIS**, Jan, London 1987.

MESSENT: "Successive Carriage", International Carriage of Goods by Road (CMR), **THEUNIS,** Jan, London Hong Kong Hamburg.

ÖZDEMİR, Turkay: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu), İst. 2006.

PAZARCI, Hüseyin: Uluslararsı Hukuk Dersleri, 1. Kitap, Ank. 1994**.**

PEKCANITEZ, Hakan: Medeni Usul Hukukunda Fer'i Müdahale, Ank. 1992.

PESCE, A: "The Contract And Carriage Under The CMR",International Carriage of Goods by Road, **THEUNIS**, Jan, London 1987.

PEKCANITEZ, HAKAN/ATALAY,OĞUZ/ÖZEKES, MUHAMMET: Medeni Usul Hukuku, 2. Bası, Ank.2001

RODIERE, Rene: "The Convention on Road Transport", ETL, Vol. No.6 (1971)

SLOTTE, LAGERLOF&LEMAN: "CMR- Uniformity or Divergence?" The Maritime Advocate, C. 7, Stocholm (http://www.maritimeadvocate.com/i7_cmr.htm)

TÜZÜN, Nejat, Kara ve Hava Taşıma Hukuku, Ank. 1972

ULUKAPI, Ömer: Medeni Ususl Hukukunda Dava Arkadaşlığı, Konya 1991

ÜLGEN, Hüseyin: Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İst. 1988

ÜSTÜNDAĞ, Saim: Medeni Yargılama Hukuku, İst. 1989

YEŞİLOVA, Ecehan: Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcının Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, Ank. 2004

YEŞİLOVA, Ecehan: "CMR taşıma senedinin İspat Kuvveti", Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.7, S. 1, İzmir 2005, *(CMR Taşıma Senedi).*

YEŞİLOVA, Ecehan: Konişmentonun İspat Kuvveti, İzmir 2006