

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

**ULUSLARARASI KARAYOLUYLA EŞYA TAŞIMA  
SÖZLEŞMESİNE (CMR) GÖRE TAŞIYICININ  
GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞU  
(TTK VE TTK TASARISI İLE MUKAYESELİ OLARAK)**

**Halit ÇİM**

**Danışman**

Prof. Dr. Huriye KUBİLAY

2006

## Yemin Metni

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Uluslararası Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesine (CMR) Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu (TTK Ve TTK Tasarısı İle Mukayeseli Olarak) ” 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

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

Halit ÇİM

İmza

## YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI

### Öğrencinin

**Adı ve Soyadı** : Halit ÇİM  
**Anabilim Dalı** : Özel Hukuk  
**Programı** : Özel Hukuk  
**Tez Konusu** : Uluslararası Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesine (CMR) Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu (TTK Ve TTK Tasarısı İle Mukayeseli Olarak)  
**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/projesini ..... dakikalık süre içinde savunmasından sonra jüri üyelerince gerek tez/proje konusu gerekse tezin/projenin dayanağı olan Anabilim dallarından sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

BAŞARILI  OY BİRLİĞİ 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.

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

### JÜRİ ÜYELERİ

### İMZA

.....  Başarılı  Düzeltme  Red .....

.....  Başarılı  Düzeltme  Red .....

.....  Başarılı  Düzeltme  Red .....

## ÖZET

Tezli Yüksek Lisans Projesi

**Uluslararası Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesine (CMR) Göre  
Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu  
(TTK Ve TTK Tasarısı İle Mukayeseli Olarak)  
Halit ÇİM**

Dokuz Eylül Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Özel Hukuk Ana Bilim Dalı

Türkiye'nin CMR'ye taraf olması ile birlikte CMR hükümleri, kapsamına aldığı karayoluyla uluslararası eşya taşımaları bakımından bir iç hukuk düzenlemesi olarak uygulama alanı kazanmıştır. Bu bakımdan bu tarihten itibaren kural olarak karayoluyla eşya taşınmasına ilişkin bir uyuşmazlıkta, uyuşmazlık konusu taşıma uluslararası nitelikte bir taşıma ise CMR, yurtiçi bir taşıma ise TTK hükümlerine tabi olacaktır ve taşıyıcının sorumluluğu bu hükümler dikkate alınarak tespit edilecektir.

Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu gerek CMR'de gerek TTK'da gerekse TTK tasarısında taşıyıcının hasar ve ziyadan doğan sorumluluğundan ayrı bir sorumluluk sebebi olarak düzenlenmiştir. Eşyanın taşıyıcı tarafından taşınmak üzere teslim alındığı ana taraflarca kararlaştırılan veya bu şekilde bir kararlaştırma bulunmaması halinde halin icabına göre tespit edilecek olan taşıma süresinin eklenmesi ile ortaya çıkacak olan tarihte taşımanın tamamlanarak eşyanın gönderilene teslim edilmemiş olması halinde teslim süresinin aşılmasından bir başka deyişle gecikmeden söz edilir.

Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bakımından TTK ve CMR düzenlemeleri arasında esasen önemli farklar bulunmaktadır. Bunların başlıcaları; taşıyıcının sorumluluğu bakımından getirilen sınır, sorumluluğun hukuki niteliği, bildirim ve zamanaşımı süreleri, sorumluluktan kurtulma sebeplerine ilişkin farklar olarak sayılabilir.

**Türk Ticaret Kanunu tasarısında ise bu farkları ortadan kaldırmak amacıyla TTK'da yer alan konuya ilişkin farklılıklar CMR'de belirlenen esaslar çerçevesinde düzenlenerek taşıma hukukunda bir uyum sağlanmaya çalışılmıştır.**

**Bu çalışmada, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu, CMR'nin konuya ilişkin düzenlemeleri esas alınarak işlenmiş, ayrıca her bölüm içerisinde TTK'nın konuya ilişkin hükümleri ve TTK tasarısında getirilmiş olan düzenlemelere yer verilerek CMR düzenlemeleri ile karşılaştırmalarda bulunulmuştur.**

**Anahtar Kelimeler: 1) CMR, 2) Taşıyıcı, 3) Taşıma Süresi, 4) Gecikme, 5) Sorumluluk**

## **ABSTRACT**

Master of Degree With Thesis

Liability Of The Carrier For Delay In Delivery According To The Convention On  
International Carriage Of Goods By Road

(Making Comparative Analyses With TTK And TTK Draft)

Halit ÇİM

Dokuz Eylül University

Institute of Social Sciences

Department of Private Law

**Turkey, inter alia, is a party to CMR convention and the rules of CMR actually has been applied to conflicts regarding the international carriage of goods by road in Turkey since 04.11.1995.**

**CMR is a very significant convention in terms of standardizing the governing the rules in international carriage of goods by road particularly with respect to the carrier's liability. The liability of the carrier for delay in delivery has been provided in CMR, TTK and TTK draft besides to the liability of the carrier for loss or/and damage of the goods during carriage.**

**Delay in delivery shall be said to occur when the goods have not been delivered within the agreed time limit or the actual duration of the carriage having regard to the circumstances of the case.**

**On the other hand, carriage of goods within Turkey may be subject to rules and provisions of Turkish Commercial Code which are different other than CMR used in international carriage especially in terms of carrier's liabilities, such as the limitation of the carrier's liability, status of limitation, status of notification in liability of the carrier for delay in delivery. It must be emphasised, however, that the draft of the Turkish Commercial Code has been drawn up to remedy these differences likely the rules arranged in CMR, particularly to approximate the different rules in the transportation law.**

**This paper will focus on the carrier's liabilities arising from the delay in delivery of the goods in the light of CMR rules by making comparative analyses between the CMR rules and the relevant articles of the Turkish Commercial Code. Besides there will be references to the draft of Turkish Commercial Code.**

**Key Words: 1) CMR, 2) Carrier, 3) Time Limit Of Carriage 4) Delay, 5) Liability**

**ULUSLARARASI KARAYOLUYLA EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE (CMR)  
GÖRE TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞU  
(TTK VE TTK TASARISI İLE MUKAYESELİ OLARAK)**

YEMİN METNİ.....	II
TUTANAK.....	III
ÖZET.....	IV
ABSTRACT.....	VI
İÇİNDEKİLER.....	VIII
KISALTMALAR.....	XI
GİRİŞ.....	1

**BİRİNCİ BÖLÜM**

**CMR'YE İLİŞKİN GENEL BİLGİLER**

<b>Ş1. TÜRK HUKUKUNDA CMR.....</b>	<b>4</b>
<b>Ş2. CMR HÜKÜMLERİNİN NİTELİĞİ.....</b>	<b>8</b>
<b>Ş3. CMR'İN UYGULANMA ŞARTLARI.....</b>	<b>9</b>
<b>I. GENEL OLARAK.....</b>	<b>9</b>
<b>II. TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDEN KAYNAKLANAN BORÇ İLİŞKİSİ..</b>	<b>10</b>
<b>III. TAŞIMANIN KONUSUNUN EŞYA OLMASI.....</b>	<b>12</b>
<b>IV. TAŞIMANIN KARAYOLUYLA YAPILMASI.....</b>	<b>14</b>
<b>V. YÜKLEME VE TESLİM YERİNİN İKİ AYRI ÜLKEDE     BULUNMASI VE BU ÜLKELERDEN EN AZ BİR TANESİNİN     CMR'YE TARAF OLAN BİR ÜLKE OLMASI .....</b>	<b>15</b>

**İKİNCİ BÖLÜM**

**GECİKME VE TAŞIMA SÜRESİ ARASINDAKİ İLİŞKİ**

<b>Ş1. GECİKME.....</b>	<b>17</b>
<b>Ş2. TAŞIMA SÜRESİ.....</b>	<b>19</b>



<b>I. GENEL OLARAK.....</b>	<b>19</b>
<b>A. Teslim Alma.....</b>	<b>19</b>
<b>B. Teslim Etme.....</b>	<b>20</b>
<b>II. TAŞIMA SÜRESİNİN BELİRLENMESİ.....</b>	<b>21</b>
<b>A. Taşıma Süresinin Taraflarca Belirlenmiş Olması.....</b>	<b>22</b>
1. Genel Olarak.....	22
2. Taşıma Süresinin Taşıma Senedinde Belirtilmiş Olması.....	22
3. Taşıma Süresinin Taşıma Senedinde Gösterilmemiş Olması.	24
<b>B. Taşıma Süresinin Taraflarca Belirlenmemiş Olması.....</b>	<b>25</b>

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNUN NİTELİĞİ, ŞARTLARI, KAPSAMI VE SORUMLULUĞU ORTADAN KALDIRAN SEBEPLER

<b>§1. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ.....</b>	<b>28</b>
<b>I. GENEL OLARAK.....</b>	<b>29</b>
<b>II. CMR'YE GÖRE.....</b>	<b>29</b>
<b>III. TÜRK TİCARET KANUNU'NA GÖRE.....</b>	<b>32</b>
<b>IV. TÜRK TİCARET KANUNU TASARISINA GÖRE.....</b>	<b>33</b>
<b>§2. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNU DOĞURAN DURUMLAR.....</b>	<b>34</b>
<b>§3. SORUMLULUĞUN KAPSAMI.....</b>	<b>35</b>
<b>I. GENEL OLARAK: .....</b>	<b>35</b>
<b>II. CMR'YE GÖRE .....</b>	<b>36</b>
<b>A. Zıya Karinesi.....</b>	<b>39</b>
<b>B. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Bakımından Zıya Karinesi.....</b>	<b>41</b>
<b>III. TÜRK TİCARET KANUNU DÜZENLEMESİNE GÖRE.....</b>	<b>44</b>
<b>A. Genel olarak.....</b>	<b>44</b>
<b>B. Gecikme Taşıma Süresinin İki Katını Aşmıyorsa.....</b>	<b>44</b>
<b>C. Gecikmenin Taşıma Süresinin İki Katını Aşması.....</b>	<b>46</b>
<b>IV. ORTAK DEĞERLENDİRME.....</b>	<b>50</b>
<b>§4. SORUMLULUĞU ORTADAN KALDIRAN HALLER.....</b>	<b>51</b>
<b>I. GENEL OLARAK.....</b>	<b>51</b>

II. DAVACININ HATALI VEYA İHMALİ DAVRANIŞI.....	54
III.DAVACININ TALİMATI.....	56
IV.EŞYAYA ÖZGÜ BİR KUSURDAN KAYNAKLANMASI.....	57
V. TAŞIYICININ KAÇINAMAYACAĞI VE SONUÇLARINI ÖNLEYEMEYECEĞİ OLAY .....	58
VI.MÜCBİR SEBEP.....	61

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### GEÇİKME NEDENİYLE TAŞIYICININ TAZMİNAT BORCU VE MİKTARI

§1. GENEL OLARAK.....	64
§2. TAŞIMA ÜCRETİYLE SINIRLI SORUMLULUK .....	66
§3. TAŞIYICININ SORUMLULUK SINIRININ GENİŞLEMESİ.....	70
I. GENEL OLARAK.....	70
II. EŞYANIN TESLİMİNDEKİ ÖZEL ÇIKARIN BİLDİRİLMESİ.....	71
III.TAŞIYICININ KASTI VEYA KASTA EŞDEĞER KUSURUNUN GEÇİKMEYE NEDEN OLMASI.....	73
IV. TAŞIYICININ YARDIMCI ŞAHISLARININ KASTI VEYA KASTA EŞDEĞER KUSURU.....	76

## BEŞİNCİ BÖLÜM

### GEÇİKME NEDENİYLE TAŞIYICIYA KARŞI YÖNELTİLEBİLECEK TAZMİNAT DAVASI

§1. TAZMİNAT DAVASININ TARAFLARI.....	79
I. DAVACI.....	79
II. DAVALI.....	80
§2. BİLDİRİM YÜKÜMLÜLÜĞÜ.....	83
§3. ZAMANAŞIMI.....	86
SONUÇ.....	91
YARARLANILAN KAYNAKLAR.....	100

## KISALTMALAR

<b>BATİDER</b>	Banka Ve Ticaret Hukuku Dergisi
<b>BK</b>	Borçlar Kanunu
<b>Bkz./bkz.</b>	Bakınız
<b>C.</b>	Cilt
<b>CMR</b>	Convention Relative Au Contrat De Transport International Marchendises Par Route
<b>dn.</b>	Dipnot
<b>E.</b>	Esas Numarası
<b>f.</b>	fıkra
<b>HD.</b>	Hukuk Dairesi
<b>HGK.</b>	Hukuk Genel Kurulu
<b>İBK.</b>	İçtihadı Birleştirme Kararı
<b>İÜHFİM</b>	İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
<b>K.</b>	Karar Numarası
<b>m.</b>	madde
<b>MHB</b>	Milletlerarası Hukuk Ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni
<b>MÖHUK</b>	Milletlerarası Özel Hukuk Ve Usul Hukuku Hakkındaki Kanun
<b>RG.</b>	Resmi Gazete
<b>s.</b>	sayfa
<b>S.</b>	sayı
<b>SMK</b>	Sigorta Murakabe Kanunu
<b>TBMM</b>	Türkiye Büyük Millet Meclisi

<b>TD.</b>	Ticaret Dairesi
<b>TTK</b>	Türk Ticaret Kanunu
<b>UND</b>	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
<b>vd.</b>	ve devamı
<b>YKD</b>	Yargıtay Kararları Dergisi

## GİRİŞ

Uluslararası ticarete karayoluyla yapılan taşımalar önemli bir yere sahiptir. Bu bakımdan ülkeler arasındaki karayolu taşıma hukukuna ilişkin farklı düzenlemeler bu işle uğraşanlar için, özellikle üstlendikleri sorumlulukların tayini bakımından farklı sorunları ve belirsizlikleri de beraberinde getirmektedir. Uluslararası karayoluyla eşya taşımalarına ilişkin kurallar bakımından ülkeler arasındaki bu farklılıkların giderilmesi amacıyla düzenlenmiş olan CMR, taraf ülkelerin taşıma hukuku kuralları açısından önemli bir yere sahiptir.

Ticaret hayatında bir edimin yerine getirilmesi kadar bu edimin zamanında yerine getirilmiş olmasının da önemi büyüktür. Zira bir edimin yerine getirilmesinden beklenen faydanın zaman geçtikçe azalması olasıdır. Bunun yanında bir edimin zamanında yerine getirilmemiş olması nedeniyle çeşitli masraf ve zararların ortaya çıkması da imkan dahilindedir.

Taşıma hukuku bakımından taşıyıcı, taşıma süresi içerisinde eşyanın zıya veya hasara uğramamasını temin yükümlülüğünün yanında üstlenmiş olduğu bu taşıma işini süresinde yerine getirerek eşyayı gönderilene zamanında teslim borcu altına da girmiş bulunmaktadır. Bu nedenle taşıma hukuku açısından taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun incelenmesi büyük öneme sahiptir. Bu bakımdan, gerek CMR’de gerek Türk Ticaret Kanunu’nda gerekse Türk Ticaret Kanunu Tasarısında taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu, taşıyıcının zıya ve hasardan doğan sorumluluğundan ayrı bir sorumluluk sebebi olarak düzenlenmiş bulunmaktadır.

Doktrinde genellikle taşıyıcının zıya ve/veya hasardan doğan sorumluluğu üzerinde durulmuş olduğu, gecikmeden doğan sorumluluğunun yeterli ölçüde incelenmediği görülmüş olmakla bu çalışmada taşıyıcının zıya ve hasardan doğan sorumluluğunu düzenleyen kurallar hakkında belirli birkaç yerde yapılan karşılaştırmalar haricinde yer verilmemiştir. Bu bakımdan sadece taşıyıcının

gecikmeden doğan sorumluluğu ayrıntılarıyla incelenmeye çalışılmış olmakla özgün bir çalışma yaratılması amaçlanmıştır.

Çalışmamızın konusunu oluşturan taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu da bu çerçevede öncelikle CMR hükümlerinin konuyu düzenleyişi ve benimsediği ilkeler esas alınarak anlatılmaya çalışılmış, bu anlatım içerisinde CMR ve Türk Ticaret Kanunu'nun konuya ilişkin düzenlemeleri karşılaştırılmış, daha sonra da konu hakkında Türk Ticaret Kanunu Tasarısında yapılan değişiklikler ve getirilen yenilikler açıklanmaya çalışılmıştır.

Bu yöntemle anlatılacak olan çalışmamız beş bölüm içerisinde ele alınmaktadır

Birinci bölümde; CMR'ye ilişkin genel bilgiler verilerek, bu bağlamda CMR'nin Türk Hukukundaki yeri, CMR hükümlerinin niteliği ve CMR'nin uygulanma şartları açıklanmaya çalışılarak, hangi tür taşımalarından kaynaklanan uyuşmazlıklara CMR hükümlerinin uygulanacak olduğu tespit edilmektedir.

İkinci bölümde; gecikme ve taşıma süresi arasındaki ilişki ve özellikle taşıma süresinin belirlenmesi üzerinde durularak, taşıma süresinin taraflarca belirlenmiş olup olmadığı ihtimallerine göre ikili bir ayırım yapılmak suretiyle konuya ilişkin açıklamalara yer verilmektedir.

Üçüncü bölümde ise; taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun hukuki niteliği, bu sorumluluğun şartları ve kapsamı ayrıntılı şekilde incelenerek, taşıyıcının gecikme nedeniyle doğan sorumluluktan kurtulabilmesine imkan veren haller açıklanmaktadır.

Dördüncü bölümde; gecikme nedeniyle sorumlu olan taşıyıcının tazminat borcu açıklanarak söz konusu tazminat miktarının sınırı hakkında bilgilere yer verilmekte ve bu sınırın genişlemesi sonucunu doğuracak haller üzerinde durulmaktadır.

Çalışmamızın son bölümü olan beşinci bölümde ise; gecikme nedeniyle taşıyıcıya yöneltilebilecek olan tazminat davası hakkında açıklamalara ver verilerek, bu tazminat davasının tarafları, tazminat davası açabilmek için uyulması gereken bildirim yükümlülüğü ve tazminat davasının tabi olduğu zamanaşımı hakkında açıklamalarda bulunmaktadır.

Nihayet, tez çalışmamız genel değerlendirme ve kanaatimizi içeren sonuç bölümü ile tamamlanmaktadır.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### CMR'YE İLİŞKİN GENEL BİLGİLER

#### Ş1. TÜRK HUKUKUNDA CMR

Eşyaların Karayolunda Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi<sup>1</sup>, eşyanın karayoluyla uluslararası taşınmasını düzenlemek ve bu konuda akit ülkeler arasında karayoluyla eşya taşıma koşullarını standartlaştırmak üzere 1956 yılında Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından hazırlanan ve 02.07.1961 tarihinde yürürlüğe girmiş olan bir uluslararası antlaşmadır<sup>2</sup>.

Türkiye 07.12.1993 tarih ve 21788 sayılı resmi gazetede yayınlanan 3939 sayılı yasa ile CMR ve eki protokollere katılmayı kabul etmiştir. CMR'nin 42 ve devamı maddeleri uyarınca fiili uygulamaya resmen geçilmesi için, kabul edilmiş olan metin Birleşmiş Milletler sekreterliğine tevdi edilmiş ve 22161 sayılı resmi gazetede 04.11.1995 tarihinde yayınlanarak Türkiye'de yürürlüğe girmiştir<sup>3</sup>. Anayasanın 90. maddesi hükmüne göre usulüne uygun şekilde yürürlüğe girmiş antlaşmalar kanun hükmündedir<sup>4</sup>. Bu da demek oluyor ki; CMR bu tarihten itibaren

<sup>1</sup> İngilizcesi "Convention On The Contract For The International Carriage Of Goods By Road"; Fransızcası "Convention Relative Au Contrat De Transport International Marchandises Par Route" olan bu sözleşme uluslararası uygulamada Fransızca isminin baş harfleri olan "CMR" kısaltmasıyla kullanılmaktadır. Sözleşmenin adı Türkçe resmi çevirisinde hatalı bir Türkçe kullanılarak bu şekilde çevrilmiştir. Antlaşmanın adının Türkçe'ye "Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma" şeklinde çevrilmesi daha uygun olmaktadır.

<sup>2</sup> **ARKAN, Sabih**; "CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk", Prof. Dr. Yaşar KARAYALÇIN'a 65.Yaş Armağanı, Ankara 1988, s.319-337, s. 319; belirtmek gerekir ki CMR daha sonra 05.07.1978 tarihli bir protokolle değişikliğe uğrayarak bugünkü halini almıştır.

<sup>3</sup> **KAYA, Arslan**; "Karayolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları Ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)", Prof. Dr. Oğuz İMREGÜN'e Armağan, İstanbul 1998, s.311-333, s. 311; Türkiye CMR'nin 48. maddesinde tanınan imkandan yararlanarak onay sırasında Antlaşmanın 47.maddesine ihtirazi kayıt koymuştur. Türkiye'nin koyduğu ihtirazi kayda ilişkin olarak bkz.21.06.1995 tarih ve 1995/7056 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı (RG. 28.07.1995/22357)

<sup>4</sup> Anayasanın uluslararası antlaşmaları kanun hükmünde öngörmesinin amacı, usulüne göre yürütme organının onayladığı antlaşmanın Türk hukuk düzeninde yer aldığını, Türk hakimlerinin bir uyuşmazlığı çözerken bu uluslararası antlaşmaları Türk kanunları gibi uygulamak zorunda olduklarını vurgulamaktır. Bu hükmün dışı dönük yönü ise Türk devletinin milletlerarası güvenilirliğini devam ettirme düşüncesidir. Maddenin devamında usulüne uygun yürürlüğe konulmuş olan antlaşmalar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa mahkemesine başvurulamayacağı belirtilerek aslen milletlerarası antlaşmalar, kanundan daha üst bir duruma



iç hukuk düzenlemesi haline gelen bir uluslararası antlaşma şeklini alarak bu tarihten itibaren ortaya çıkacak olan ve kapsamında yer alan uyuşmazlıklarda uygulama alanı bulmuştur<sup>5</sup>.

CMR iki orijinal metin halinde İngilizce ve Fransızca olarak hazırlanmıştır. CMR m.51 uyarınca bu iki metin de taraf ülkeler bakımından aynı oranda geçerlidir. Bunun yanında taşıma hukukumuz bakımından büyük öneme sahip olan CMR'nin resmi gazetede yayınlanan Türkçe resmi çevirisi birçok hatayla doludur. Konumuz açısından inceleyeceğimiz taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu dahi CMR m.17/I'e ilişkin orijinal metinde yer almasına rağmen Türkçe resmi çeviride taşıyıcının eşyanın teslimindeki gecikmeden de sorumlu olduğu ifadesi atlanılmıştır ve taşıyıcının yalnızca zıya ve hasardan dolayı sorumlu olduğu ifadesine yer verilmiştir<sup>6</sup>. CMR'nin Resmi gazetede yayımlanmış olan Türkçe tercümesindeki hataları ve eksiklikleri gören ya da tercümenin lafzından doğru yorum yapamayacağını düşünen bir Türk hakim, her zaman için CMR'nin İngilizce veya Fransızca orijinal metnine dayanarak hüküm kurabilmelidir.

CMR'nin amacı; akit taraflar bakımından eşyaların karayolunda taşınmasına ilişkin hükümlerin, özellikle bu tür taşımalarda kullanılan belgeler ve taşıyıcının sorumluluğu bakımından yeknesaklaştırılmasıdır.

---

yerleştirilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **TEZİÇ, Erdoğan**; Anayasa Hukuku, 5. Bası, İstanbul 1998, s.7-9; **İZGİ, Ömer / GÖREN, Zafer**; Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının Yorumu, C.II, Ankara 2002 s.847-870; **ÖZBUDUN, Ergun**; Türk Anayasa Hukuku, Ankara 2000, s.207-209.

<sup>5</sup> **KENDİGELEN, Abuzer / AYDIN, Alihan**; “ Karayolu İle 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, İstanbul 2002 s.495-525 (Çeviri Denemesi), s. 495; **AKINCI, Ziya**; Karayoluyla Milletlerarası Eşya Taşımacılığı Ve CMR, Ankara 1999, s. 24.

<sup>6</sup> Resmi çeviride kullanılan terminoloji dahi kendi içinde tutarsızlıklar ve hatalar barındırmaktadır. Türk hukukunda yerleşik durumda olan taşıyıcı, gönderen, gönderilen, taşıma senedi, zıya, zamanaşımı, gibi kavramlar yerine resmi çeviride taşımacı, gönderici, alıcı, sevk mektubu, kayıp, limit süresi gibi kavramlar kullanılmıştır. Resmi çevirinin eleştirisi için bkz.**KENDİGELEN / AYDIN**, Çeviri Denemesi, s. 496vd; **KAYA**, Armağan, s.313 dn.6; ayrıca İngilizce ve Fransızca metinlerde de kendi arasında bazı anlamların uyuşmadığını, tam örtüşmediği hakkında bkz. **ARKAN**, Armağan, s. 319; **RODIERE, Rene**; The Convention On Road Transport, ELT, 1970, s.629; **YEŞİLOVA, Ecehan**; Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının Ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, Ankara 2004, s. 26-27.

Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olmasına rağmen gerek coğrafi (Asya ile Avrupa arasında karayoluyla ulaşım imkanı) konumu gereği gerekse içinde barındırdığı ekonomik koşullar ve tarih boyunca toplumunun edindiği alışkanlıklar gereği taşıma sektöründe karayolu taşımacılığının çokça kullanıldığı bir ülkedir. Bu yönüyle bakılacak olursa Türkiye'nin işbu antlaşmaya taraf oluşunun geç kalınmış bir tasarruf olduğu söylenebilir<sup>7</sup>.

Türk Hukukunda karayolu ile eşya taşımacılığını düzenleyen başta Türk Ticaret Kanunu olmak üzere çeşitli düzenlemeler bulunmaktadır. CMR ise milletlerarası nitelikli kara taşımacılığına uygulanacak hükümleri düzenleyen uluslararası bir antlaşmadır. Türk hukuku bakımından CMR'ye taraf olunmasından itibaren artık CMR; kapsamına giren uyuşmazlıklarda, sadece karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı gibi özel düzenleme (*lex specialis*) getirdiği için öncelikle uygulama alanı bulacaktır<sup>8</sup>.

CMR'nin, gerek Anayasa'nın 90. madde hükmü gereği Anayasaya aykırılığı dahi iddia edilemeyen ayrıcalıklı bir kanun hükmünde olması, gerekse CMR m.1'de belirtilen şekilde uygulama kapsamına aldığı taşımaları sınırlandırarak sadece belirli uluslararası taşımalar bakımından uygulanacak olması nedenleriyle CMR m.1 kapsamında olan bir uyuşmazlıkta CMR hükümleri başka hiçbir gerekçe veya

---

<sup>7</sup> **KENDİGELEN**, Çeviri Denemesi, s. 499; Türkiye bakımından CMR yürürlüğe girmeden önce de CMR hükümlerinin taraflar arasında kararlaştırılarak, örneğin taşıma senedine CMR kaydı konularak, uygulanması imkanı bulunmuştur. Bu durum tıpkı tarafların CMR hükümlerini tek tek yazıp imzalamak suretiyle kendi aralarında bir sözleşme meydana getirmiş olmasındaki duruma benzer şekilde değerlendirilebilir. Yargıtay da böyle bir durumda taraflar arasında uyuşmazlık çıkması halinde uyuşmazlığın CMR hükümlerine göre çözümlenmesi gerektiğini belirtmiştir. **AKINCI**, s. 33; "...dosyaya sunulmuş olan taşıma senedinde CMR kaydı bulunmaktadır. Bu kayıt sözleşmenin tarafları olan taşıyıcı ve eşya sahibini bağlayıcı niteliktedir." 11. HD. 25.04.1995, E.1346, K.3779. (**ERİŞ, Gönen**; Uygulamalı Taşıma Hukuku, Ankara 1996, s. 95).

<sup>8</sup> CMR'nin ayrıca zaman bakımından da TTK'dan daha yeni bir düzenleme (*lex posterior*) olma özelliği bulunmaktadır. **AKINCI**, s. 24-25; **YEŞİLOVA**, s. 33; CMR kapsamına giren bir uyuşmazlıktan bahsedebilmek için milletlerarası bir taşıma sözleşmesinin şart olduğundan hareketle burada bir yabancılik unsurunun bulunduğu açıktır. Yabancı unsurlu ilişkilere de Türk hukukunda uygulanacak hukuku belirleme konusundaki düzenlemeyi 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkındaki Kanun'da bulabiliriz. MÖHUK 1.maddesi açıkça yabancılik unsuru bulunan özel hukuk ilişkilerine bu kanunun uygulanacağını belirtirken, aynı maddenin son fıkrasında Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümlerinin saklı olduğu belirtilerek aynı konuda milletlerarası bir sözleşme bulunması durumunda işbu milletlerarası sözleşme hükümlerinin soruna uygulama alanı bulacağını belirtmiştir.

yollamaya gerek kalmaksızın Türk hukukunun bir parçası olarak uygulama alanı bulacaktır.

Kanunlar ihtilafı bakımından ise CMR, karayoluyla eşya taşınmasına ilişkin maddi hukuk kuralları içeren bir sözleşme olduğu için burada kanunlar ihtilafı kurallarına bazı özel konular haricinde yer verilmemiştir<sup>9</sup>.

Sonuç olarak; taşıma ilişkisinden doğan bir uyumsuzluğun CMR kapsamına girdiği tespit edildiği zaman CMR Türk hukukunun bir parçası olarak uygulanacaktır. Fakat CMR karayoluyla uluslararası eşya taşınması konusunda doğacak tüm sorunları kapsayan bir sözleşme olmadığından bazı durumlarda doğrudan milli hukuklara da atıflarda bulunmuştur<sup>10</sup>.

CMR kapsamına giren bir uyumsuzluk hakkında CMR’de o uyumsuzluğa uygulanacak hüküm bulunmaması durumunda bu boşluğun doldurulması gerekmektedir. Bunun için de yetkili olan hukuk kurallarının tespiti gerekecektir. Yukarıda da belirttiğimiz gibi CMR’nin yapılmasındaki amaç uluslararası eşya taşımalarına ilişkin yeknesak bir düzenlemeye ulaşmak olduğundan taraf ülkelerin çokluğu ve çeşitliliği, birbirinden ayrı hukuk sistemleri ve uygulamaları olduğu göz önüne alınınca burada mümkün olduğunca yorum konusunda antlaşma hükümlerinin yorumuyla çözüme gidilmesi uygun olacaktır. Tabi antlaşmaya taraf olan ülkelerdeki uygulamalar ve doktrinel görüşler de bu anlamda önemli kaynaklar arasında yer almaktadır<sup>11</sup>.

---

<sup>9</sup> CMR m.29’a ilişkin olayda taşıyıcının hareketinin kasıt veya ağır kusur teşkil edip etmeyeceğinin değerlendirilmesi, CMR m.16/5te belirtilen taşıyıcı tarafından eşyanın satışı usulü, CMR m.32’ye ilişkin zamanaşımı süresinin uzatılması, CMR m.5/I’de belirtilen taşıma senedindeki imzaların geçerli olup olmadığı konusunda CMR açıkça bağlama kuralları koyarak bu hususların hangi hukuka göre değerlendirileceğini belirtmiştir. Bkz.**AKINCI**, s. 32; **AYDIN, Alihan**; CMR’ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar Ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2002, s. 25; **CLARKE Malcolm A**; International Carriage Of Goods By Road (CMR), Fourth Edition, London 2003, s.187

<sup>10</sup> **AYDIN**, s. 25; bkz. CMR 16/V, CMR 20/IV, CMR 20/IV maddeleri

<sup>11</sup> **ÜLGEN, Hüseyin**; Türk Hukukunda Ve Milletlerarası Hukukta Karayolu İle Yolcu Ve Bagaj Taşıma, II.Taşımacılık Sempozyumu, Ankara 1985, Tartışmalar, s. 23; **AYDIN**, s. 23-24, **YEŞİLOVA**, s.27

## §2. CMR HÜKÜMLERİNİN NİTELİĞİ

CMR’de, bu antlaşmada yer alan hükümlerin emredici nitelikte olduğu ve taraflarca değiştirilemeyeceği prensibi kabul edilmiştir. Bu bağlamda CMR’nin 41. maddesinde CMR kapsamına giren uyuşmazlıklarda tarafların CMR hükümlerine aykırı şartları kararlaştıramayacakları da hükme bağlanmıştır<sup>12</sup>. Türkiye de bu antlaşmayı kabul etmiş olduğundan CMR’nin bu emredici niteliği Türk hukuku bakımından da bağlayıcı olmaktadır.

Taşıyıcıların taşıma sözleşmesinin karşı tarafını oluşturan tarafa oranla ekonomik yönden daha güçlü olması ve bu üstünlüklerini kullanarak sözleşmenin içeriğini tek taraflı olarak hazırlayıp herhangi bir pazarlık olanağı tanımaksızın gönderenin kabulüne sunması taşıma sözleşmelerine konulan sorumsuzluk kayıtlarının kuşkuyla karşılanmasına sebep olduğundan CMR konuyu emredici bir hükümle düzenlemiş bulunmaktadır<sup>13</sup>. Buna göre CMR m.40 hükümleri saklı kalmak koşuluyla taraflarca konulacak olan ve CMR hükümlerini doğrudan veya dolaylı olarak ihlal eden her türlü koşul hükümsüzdür<sup>14</sup>. Ancak CMR’de boşluk olan konularda taraflar sözleşmeye bu boşluğa ilişkin hüküm koyabilirler, bu konuda CMR’de bir sınırlama bulunmamaktadır<sup>15</sup>.

CMR m.41 ile getirilmiş olan bu emredici nitelik, tarafların irade serbestisini CMR’nin 40. maddesi hükümlerini saklı tutmak suretiyle düzenlenmiş bulunmaktadır. CMR m.40 birden fazla taşıyıcının bulunduğu durumlarda

<sup>12</sup> CMR’ye taraf ülkelerin kendi aralarında düzenlemiş oldukları ikili ve çok taraflı antlaşmalarla CMR hükümlerini değiştirmemeyi kabul ettiklerini, bunun da milletlerarası hukuktaki ahde vefa (*pacta sunt servanda*) prensibinin bir ifadesi olduğu yönünde bkz. **AKINCI**, s. 35. Anlaşmanın imza aşamasında İngiltere ile Kuzey İrlanda ve İrlanda arasında bu antlaşma hükümlerinin geçerli olmayacağı hakkındaki çekince için bkz. **LOEWE, Roland**; “Commentary On The Convention Of 19 May 1956 On The Contract For The International Carriage Of Goods By Road (CMR)”, *ELT*, 1976, s.327.

<sup>13</sup> **ARKAN, Sabih**; *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara 1982, s. 140, 141.

<sup>14</sup> Bu maddenin konulmasındaki amaç daha çok taşıma piyasasındaki güç dengelerini korumak, sözleşmede kuvvetli olan tarafın güçlü olmanın avantajını kullanarak diğer tarafın durumunu zorlaştırıcı hükümler koymasını önlemektir. Bu sayede taşıyıcı bakımından da taşıma piyasasında aykırı ve ağır şartlar kabul ederek haksız rekabet oluşturulması şeklindeki olası bir tutum da engellenmiş olacaktır. **AKINCI**, s. 36

<sup>15</sup> Tarafların eşyaların geç teslim alınması konusunda cezai şart kararlaştırabilecekleri, böyle bir şartın CMR’nin 41.maddesini ihlal etmeyeceği hakkında bkz. **AKINCI**, s. 36-37.

taşıyıcılara kendi aralarındaki sorumluluğu istedikleri gibi düzenleme imkanı veren bir maddedir. Buna göre taşıyıcılar CMR m.37 ve CMR m.38’de yazılanlar dışında kendi aralarında sorumluluğu paylaştıracı ve bağlayıcı hükümler üzerinde anlaşmakta serbesttirler<sup>16</sup>. Bu bakımdan CMR hükümleri gereğince talep sahibine (gönderen/gönderilen) tazminat ödemek durumunda kalmış olan taşıyıcının diğer taşıyıcılara olan rücu hakkını düzenleyen CMR m.37 hükmü ve taşıyıcıların aralarında yapacakları anlaşmalar ile ekonomik bakımdan aralarında bulunan en zayıf taşıyıcıya tüm sorumluluğu yüklemek suretiyle olayın özelliğine göre gönderen/gönderilenin haklarına zarar getirilebilmesi ihtimalini ortadan kaldıran aciz halinde tazmin yükümlülüğünü düzenleyen CMR m.38 hükümlerini taşıyıcılar aralarında yapacakları anlaşmalar ile değiştiremezler.

TTK bakımından da CMR ile benzer bir durum söz konusudur. Türk Ticaret Kanunu’nun taşımaya ilişkin hükümlerinde yer alan 765 ve 766’ncı maddelerinde taşıma akdinde kanunun taşıyıcıya ve taşıma işleri komisyoncusuna yüklediği sorumlulukların önceden azaltılması veya kaldırılması sonucunu doğuran bütün kayıt ve şartların geçersiz olduğu kesin olarak hükme bağlanmıştır<sup>17</sup>.

### **§3. CMR’NİN UYGULANMA ŞARTLARI**

#### **I. GENEL OLARAK**

CMR’nin bir uyuşmazlığın çözümünde uygulanabilmesi için gerekli şartlar antlaşmanın 1.maddesinde belirtilmiştir. Buna göre bir taşıma ilişkisinin CMR kapsamında değerlendirilebilmesi için taşıma sözleşmesinden kaynaklanan bir borç ilişkisinin söz konusu olması, taşıma işinin bir ücret karşılığı yapılıyor olması, taşıma sözleşmesinin konusunun eşya taşımacılığı olması ve taşınacak olan bu eşyanın da

---

<sup>16</sup> AKINCI, s. 37.

<sup>17</sup> 11.HD. 23.01.1979 E.5536, K.220. (ZEYNELOĞLU, Ahmet; Taşıma Hukuku, 2.Bası, Ankara 1993, s.147 dn.4), TD. 04.07.1972, E.1972/2328, K.1972/2349. (MOROĞLU, Erdoğan; Notlu İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu Ve İlgili Mevzuat, 6. Bası, İstanbul 1999, s.531) Bu maddelerde belirtilen sorumluluğun kaldırılması ve sınırlandırılması yasağı ücret karşılığı yapılan taşımalarda uygulanması gereken bir yasaktır. Hatır taşımalarında ücret unsuru olmadığından, yani bir taşıma sözleşmesi bulunmadığından, bu yasağın uygulanmaması gereklidir. Bkz. ZEYNELOĞLU, s.145 vd; ARKAN, s.141.

CMR'nin kapsamı dışında bırakılmamış eşyalardan olması, taşımanın karayoluyla yapılması ve son olarak da yükleme ve teslim yerinin iki ayrı ülkede bulunması ve bu ülkelerden en az bir tanesinin CMR'ye taraf olan bir ülke olması gerekmektedir. İşte bu koşulların tümüne uygun olan bir taşıma artık CMR hükümlerine tabi olacaktır<sup>18</sup>.

## II. TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDEN KAYNAKLANAN BORÇ İLİŞKİSİ

Türk hukukunda taşıma sözleşmesi TTK m.768/I,c.2'de belirtildiği şekliyle bir real akit olarak düzenlenmiştir. Yani diğer sözleşmelerden farklı olarak karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları sözleşmenin kurulması için yeterli görülmemiştir. Taşıma sözleşmesinin kurulması için bu irade beyanlarının yanında eşyanın teslimi de gerekmektedir<sup>19</sup>. Oysa ki; CMR'de düzenleniş şekline göre taşıma sözleşmesi rızai akit olarak kabul edilmektedir. Yani karşılıklı irade beyanlarının uyuşması ile taşıma sözleşmesi kurulmuş olmaktadır<sup>20</sup>.

TTK Tasarısı ise 856/II'de taşıma senedi düzenlenmemiş olsa dahi tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile taşıma sözleşmesinin kurulacağını belirtmesi taşıma sözleşmesinin tasarıda bir rızai akit olarak düzenlenmiş olduğunu göstermektedir. Bu bakımdan eşyanın taşıyıcıya teslimi CMR m.4 ve m.5'e uygun olarak taşıma sözleşmesinin varlığına karine kabul edilmiştir. TTK 768'in taşıma sözleşmesinin taraflarının muvafakatları ve eşyanın taşıyıcıya teslimi ile taşıma

<sup>18</sup> CMR m.2'nin de burada göz önünde bulundurulmasında yarar vardır. Bkz aşağıda **karma taşıma**

<sup>19</sup> Türk Ticaret Kanunu'nun 768 maddesinin birinci fıkrasının son cümlesi "*fakat taşıma senedi tanzim edilmemiş olsa bile muvafakatları ve eşyanın taşıyıcıya teslimi ile sözleşme taraflar arasında tamam olur*" yolunda bir hükme yer verilmiş olması burada taşıma sözleşmesinin aynı bir sözleşme olduğunu belirtir şekildedir. Doktrinde; çağdaş düzenlemelerde real (ayni) akit türüne yer verilmediği, taşıma sözleşmelerinin sadece taraflar arasında karşılıklı irade beyanları ile kurulacağını kabul etmenin ticari hayatın gereklerine daha uygun düşeceği belirtilerek TTK m.768/I'in son cümlesinde yer alan "ve" bağlacının "veya" şeklinde anlaşılmasının bu sonuca ulaşmayı kolaylaştıracağı belirtilmektedir. Zira eşyanın taşıyıcıya teslimi, sözleşmenin kurulması yönünden değil, sözleşmenin hükümlerini göstermesi ve özellikle taşıyıcının sorumluluğunun başlaması açısından önemli bir husustur. Taşıma sözleşmesinin real (ayni) akit mi yoksa rızai akit mi olduğu konusunda belirginlik olmadığı, aslen bunun rızai akit olarak kabul edilmesi gerektiği konusundaki görüşler için bkz. **KAYA**, Armağan, s.315; **AKINCI**, s.45 dn.50; **ARKAN**, s.17-19.

<sup>20</sup> **AYDIN**, buna gerekçe olarak CMR 9/I'de yer alan "*sevk mektubu, taşıma mukavelesinin akidine, mukaveleliğin koşullarına ve eşyaların taşıyıcı tarafından kabulüne karine teşkil eder*" cümlesinde taşıma sözleşmesinin akdi ile eşyanın taşıyıcı tarafından kabullerinin ayrı ayrı sayılmış olmasından yola çıkarak demek ki taşıma sözleşmesinin kurulması için eşyanın taşıyıcıya tesliminin gerekmediğini belirtmektedir. Ayrıca diğer örnekler için bkz.**AYDIN**, s.6-7; **KAYA**, Armağan, s.314.

sözleşmesinin kurulmuş olacağını belirtmesine karşılık tasarıdaki bu düzenleme artık kuşkuyla yer vermeksizin taşıma sözleşmesinin rızai bir akit olduğunu açıklamaktadır.

Taşıyıcı ile gönderen arasındaki borç ilişkisi kaynağını taşıma sözleşmesinde bulur. Taşıma sözleşmelerinde başlıca iki edim bulunmaktadır. Taşıma ve ücret. Taşıyıcı, taraflarca kararlaştırılan şekilde eşyayı bir yerden bir başka yere götürme; gönderen/gönderilen ise ücret ödeme borcu altına girmektedir. Hemen belirtmek gerekir ki; CMR'ye göre taşıma sözleşmesinin herhangi bir şekil şartına uygun yapılması da sözleşmenin geçerliliği için şart değildir. Bu nedenle taşıma sözleşmesinin düzenlenmemesi, senette yer alması gereken kayıtların bir kısmının bulunmaması CMR 4. maddede açıkça belirtildiği üzere taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilemez<sup>21</sup>.

CMR taşıyıcının tanımını yapmamıştır. Bir taşıma işinin CMR'ye tabi olabilmesi için taşıyıcının taşımayı meslek edinmiş olması şartı aranmamaktadır<sup>22</sup>. Bu meyanda taşımayı meslek edinmemiş, taşıma işini geçici olarak yapan kişilerin üstlenecekleri bir taşıma da, diğer şartlar da uygun olursa, CMR'ye tabi olmaktadır. TTK ise 762. maddesinde açıkça taşıyıcının tanımını yaparak, ücret karşılığında yolcu ve eşya taşıma işlerini üzerine alan kimselerin taşıyıcı olduğunu düzenlemiştir. Ayrıca TTK açısından taşıyıcının taşıma işini meslek edinmiş olması da gereklidir. Fakat geçici olarak taşımacılık yapan kişilere de taşımayla ilgili Türk Ticaret Kanunu hükümlerinin uygulanacağını düzenleyen TTK m.763 hükmü karşısında taşıma işinin taşıyıcı tarafından geçici olarak mı yoksa devamlı mı yapıldığının pratik açıdan bir önemi bulunmamaktadır<sup>23</sup>.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısında ise taşıyıcının tanımı 850. maddede yapılmış ve TTK m.763 hükmündeki tanıma nazaran daha uygun bir ifade ile taşıyıcının taşıma sözleşmesi ile eşya veya yolcu taşıma işini üstlenen kişi olduğu

<sup>21</sup> **LOEWE**, s.334 vd; yalnız burada belirtmemiz gerekir ki taşıma sözleşmesinin en önemli işlevlerinden biri sözleşmenin şartları ve tarafların sorumluluklarını belirlemedeki ispat fonksiyonunda kendisini göstermektedir **AYDIN**, s.8, 9.

<sup>22</sup> **AYDIN**, s.7.

<sup>23</sup> **ARKAN**, s.20; **KAYA**, Armağan, s.314.

belirtilmiştir. Tasarımın 850. maddesi son fıkrada ise taşıma işlerinin ticari işletme faaliyeti olduğu belirtilmiştir.<sup>24</sup>

Taşıyıcının tanımının CMR’de yapılmamış olmasına karşın taşıma işinin bir ücret karşılığı yapılması gereği CMR’de açıkça hükme bağlanmıştır. Bu bakımdan ücretsiz yapılan taşımalar CMR kapsamına alınmamıştır<sup>25</sup>. Aynı yönde Türk Ticaret Kanunu ve TTK Tasarısı bakımından da ücret taşıma sözleşmelerinin önemli bir unsuru olarak yer almaktadır ve ücretsiz yapılan taşımalar TTK’nın taşımaya ilişkin hükümlerine tabi olmamaktadır<sup>26</sup>. Burada gerek CMR bakımından gerekse Türk Ticaret Kanunu ve TTK Tasarısı bakımından ücret kavramını geniş yorumlayarak para ile ölçülebilen her türlü menfaati bu kapsamda değerlendirmek doğru ve amaca uygun bir yaklaşımdır<sup>27</sup>.

### III. TAŞIMANIN KONUSUNUN EŞYA OLMASI

Uluslararası bir karayolu taşımacılığının CMR hükümlerine tabi olabilmesi için taşıma sözleşmesinin konusunun eşya olması gerekmektedir. CMR’de eşyanın tanımı yapılmamıştır<sup>28</sup>. Sadece CMR’nin 1. maddesinin dördüncü fıkrasında hangi

<sup>24</sup> Taşıma işlerinin ticari işletme faaliyeti olduğunu ifade eden bu fıkranın madde metninden çıkartılması gerektiği, zira bir işletme faaliyetinin ticari işletme boyutunda olup olmadığını belirlemedeki kriterin Tasarımın 11.maddesine göre belirlenmesi gerekeceği, bu maddede belirtilen ölçütlere uygun nitelik taşımayan bir faaliyeti, salt taşıma işiyle uğraşıldığı için ticari işletme boyutunda görmeyi ve dolayısıyla faaliyeti gerçekleştirilen kişiyi de tacir olarak kabul etmeyi haklı kılacak bir gerekçe bulunmadığı yolunda bkz. **AYDIN, Alihan**; TTK Tasarısında Taşıma İşlerine Dair Hükümlerin Değerlendirilmesi, Hukuki Perspektif Dergisi, S.6, Mayıs 2006, s.69.

<sup>25</sup> Taşıyıcının ivazsız olarak yapmış olduğu taşımalara hatır taşımacılığı denmektedir. Taşıyıcının taşıma işini, yapmada bir menfaati bulunmakta ise burada hatır taşımacılığından bahsedilemez. Bu bakımdan hatır taşımacılığından doğan bir sorumlulukta Borçlar Kanunu’nun haksız fiil hükümleri ve vekalet sözleşmesine ilişkin hükümleri çerçevesinde bir değerlendirme yapmak gereklidir. Hatır nakliyatında taşıyıcının karşılıksız olarak, hatır için bir davranışta bulunma, gönül alma, insani duygular içinde bulunarak bu taşımayı üstlenmesi söz konusu olduğundan bu taşımalarda taşıyıcının sorumluluğunun hafifletilmesi görüşü hakimdir. Ayrıntılı bilgi için bkz **FRANKO, Nisim**; Hatır Nakliyatı Ve Hukuki Mahiyeti, BATİDER, Ankara 1992, s.51 vd; **AYDIN**, s.9.

<sup>26</sup> Ancak taşıyıcı tacir ise taşıma sözleşmesinde ücret ödeneceğinin öngörülmemiş olması o sözleşmenin taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilmesine engel olmamaktadır. Zira taşıyıcının tacir olması halinde taşıma sözleşmesinde ücret belirtilmemiş olsa dahi TTK m.22 uyarınca ücret talep etmeye hakkı bulunmaktadır. **ARKAN**, s.15; **FRANKO**, s.12.

<sup>27</sup> **FRANKO**, s.12; **KAYA**, s.315; **AYDIN**, s.9.

<sup>28</sup> Eşyanın tanımının “*taşıma sözleşmesinin ilgili olduğu objeler*” olarak CMR’nin hazırlık aşamasındaki taslak metninde belirtilmiş olduğu hakkında bkz. **YEŞİLOVA**, s.22.



durumlarda antlaşmanın uygulanmayacağı belirtilirken milletlerarası posta antlaşmaları gereğince yapılan taşımalarda<sup>29</sup>, cenaze taşımalarında<sup>30</sup>, ev eşyası<sup>31</sup> taşımalarında CMR hükümlerinin uygulanmayacağı belirtilerek eşya kavramı konusunda biraz olsun açıklık sağlanmıştır.

Bu belirtilenler haricinde taşınacak eşyanın iktisadi değeri olup olmadığı bir taşımanın CMR'ye tabi olması bakımından etkili değildir. Örneğin bir çöp, eski eşya veya herhangi bir atık, kimyevi ve nükleer maddelerin taşınması, silah ve savaş mühimmatları gibi tehlikeli eşyaların taşınması CMR 1. maddesinde belirlenen diğer şartların mevcut olması halinde CMR kapsamında eşya olarak değerlendirilecektir<sup>32</sup>.

Belirtmek gerekir ki, eşya kavramının içine sadece taşıma konusu yapılan eşya değil bu eşyanın muhafazasında kullanılan paket, koruma maddesi, palet, özel ambalajlar da dahildir ve ileride doğabilecek olası bir tazminat miktarının tayininde, bu muhafaza maddesi değerleri de göz önüne alınmalıdır. CMR m.1/IV'te yer alan bu istisnalar arasında bulunmayan ve taşımanın konusunu oluşturan tüm maddi emtianın taşınması, canlı hayvanların taşınması diğer şartlar da mevcutsa CMR'ye tabidir<sup>33</sup>.

---

<sup>29</sup> Türkiye açısından bu tür posta taşımalarına Dünya Posta Birliği Kuruluş Yasası ile Son Protokolü ve bunlara bağlı Birleşmiş Milletler Teşkilatı ile Dünya Posta Birliği arasındaki antlaşma Hükümleri uygulanmaktadır. Bkz **AYDIN**, s.1; **RODIERE**, s.622.

<sup>30</sup> Buradaki cenaze kavramından anlaşılması gereken taşımalar insan cesetleri ile gömülmek üzere taşınan ölü hayvanlardır. Yurtiçi taşımalar bakımından ise cenaze taşımaları ayrı hükümlere tabi tutulmadığından bu tür taşımalara da eşya taşımalarına ilişkin hükümler uygulanacaktır. Ancak örneğin tabut gibi cenaze gereçlerinin, ticari bir değeri olan eşyalara ilişkin taşımalar CMR kapsamı içindedir. Bkz.**AKINCI**, s.34.

<sup>31</sup> Ev eşyası taşımalarının kendine özgü özellikleri olduğu düşüncesiyle CMR kapsamı dışında bırakılmış olduğu; yapılacak olan nitelendirilmede temel ilke olarak taşınan eşyaların bir bütünün parçaları olarak halihazırda kullanılıp kullanılmadıkları ve yine kullanılmak üzere bir başka yere naklediliyor olup olmadığına bakarak bu ayırımın yapılması gerektiği hakkında bkz. **AYDIN**, s.12-15; içerisinde ev mobilyası bulunan bir konteynerin CMR kapsamında bir eşya sayılması gerektiği yönünde bkz. **YEŞİLOVA**, s.23 dn.21.

<sup>32</sup> **YEŞİLOVA**, s.24 tehlikeli eşyalar bakımından bunların taşınmasının özel birtakım ruhsat veya sair resmi prosedüre tabi olacağı, bu prosedürlere uygun yapılan taşımaların CMR kapsamında değerlendirileceğini açıklayarak illegal eşyaların taşınmasının CMR taşıma sözleşmesinin yok hükmünde sayılmasını gerektireceğine işaret etmiştir.

<sup>33</sup> **KAYA**, Armağan, s.318; **YEŞİLOVA**, s.25.

#### IV. TAŞIMANIN KARAYOLUYLA YAPILMASI

Bir taşıma sözleşmesinin CMR hükümlerine tabi olabilmesi için taşımanın karayolunda gerçekleştirilmesi gerekmektedir. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 3. maddesine göre karayolu; trafik için kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır<sup>34</sup>. Taşımanın karayolunda mı, yoksa deniz yolunda mı, yoksa hava veya demir yollarında mı gerçekleştirildiği bir taşıma sözleşmesinin tabi olduğu hukuk kuralları bakımından değerlendirilmesinde belki de en başta tespit edilmesi gereken önemli bir husustur<sup>35</sup>.

CMR'nin uygulanma şartlarını düzenleyen 1. maddesine bakılınca CMR'nin yalnızca karayolu ile yapılan taşımaları kapsamına aldığı açıkça ifade edilmiştir. Ancak burada CMR m.1 yanında CMR m.2 düzenlemesinin de birlikte değerlendirmeye alınması gerekmektedir<sup>36</sup>. Buna göre eşya karayolu taşıma aracının içinde kalmak kaydıyla, taşımanın bir kısmının karayolu ile bir kısmının ise karayolu haricinde diğer başka şekillerde (örneğin deniz yolu, hava yolu, demir yolu vs.) yapılması durumunda da CMR hükümleri, diğer şartlar da uygunsa, bu karma taşımaya uygulanacaktır<sup>37</sup>. Yalnız önemle belirtmek gerekir ki bu çeşit karma taşımalarda eşya karayolu taşıması dışında kalan taşıma esnasında karayolu aracı

<sup>34</sup> Diğer bir tanım olarak karayolu “*taşıtların dolaşımı için kamuya açık herhangi bir yoldur*” **AYDIN**, s.17 dn.43.

<sup>35</sup> **KAYA**, Armağan, s.317

<sup>36</sup> CMR m.1 hükmü daha çok İngiltere'nin özel coğrafi durumu göz önünde bulundurularak CMR m.2 hükmü ile yumuşatılmış olduğu hakkında bkz. **KAYA**, s.316; **AYDIN**, s.17; “...*taşıma senedinde taşımanın CMR'ye tabi olduğu ve tarafların bu konuda anlaşığı, bu bakımdan eşyanın üzerinde yüklü taşıttan ayrılmadan deniz, demiryolu ve havada taşınmasının da CMR'ye tabi olmasını engellemeyeceği ve ilk taşıyıcının sorumlu olacağı; taşımanın karayolunun bir bölümünün kapalı olması nedeniyle mecburen deniz taşımacılığı yapıldığı, bu bakımdan gönderenin bu durumdan haber, olduğu ve karşı çıkmamış olması nedeniyle eşyanın bu şekilde deniz yolu ile taşınmasına muvafakati olduğunun kabulü gereklidir...*” 11.HD. 06.06.1994, E.1993/6337, K.1994/4720. (**KENDİGELEN, Abuzer / AYDIN, Alihan**; Bibliyografyalı Notlu-İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı, İstanbul 2001, s.134)

<sup>37</sup> **ARKAN, Sabih**; “Eşyanın Karayolu İle Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984, s.10; **YEŞİLOVA**, s.27; CMR m.2 kapsamında belirtilen taşımalar özellikle Kara Avrupası ile İngiltere ve bazı İtalyan adaları arasında ro-ro (roll on- roll off) taşımacılığında görülmektedir. Ro – ro taşıma; karayolu taşıtlarını ve yüklerini iki liman arasında taşıyan deniz yolu araçlarıyla yapılan taşımalara denir. Bu şekilde yapılan taşımalar da CMR hükümlerine tabi olacaktır. CMR'nin 2.maddesi hükmü burada değerlendirilecek olunursa taşımanın tamamının karayolunda gerçekleştirilmesi mutlak bir şart olarak öngörülmemiştir. **ARKAN**, s.2; **CLARKE**, s.38, **LOEWE**, s.330.

içinde taşınmıyorsa, her taşımaya ilişkin uygulanacak hukukun ayrı ayrı belirlenmesi gerekecektir<sup>38</sup>.

Bir taşımaya CMR hükümlerinin uygulanabilmesi için taşımanın karayolunda belirli tür taşıtlarla gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu nedenle CMR m.1/II'de taşıt sözcüğünün tanımı açıkça yapılmıştır. Bu madde de, 19 Eylül 1949 Tarihli Karayolu Trafik Antlaşmasının (*Convention On Road Traffic*) 4'üncü maddesine atıfta bulunarak, taşıt demekle motorlu taşıtlar<sup>39</sup>, dizi halinde taşıtlar<sup>40</sup>, römorklar<sup>41</sup> ve yarı römorkların<sup>42</sup> kastedilmiş olduğu düzenlenmiştir.<sup>43</sup> Demek ki bu taşıt türleri haricinde kalan taşıtlarla yapılacak olan karayolu taşımalarına CMR hükümleri, diğer şartlar olayda mevcut olsa dahi uygulanmayacaktır.

## V. YÜKLEME VE TESLİM YERİNİN İKİ AYRI ÜLKEDE BULUNMASI VE BU ÜLKELERDEN EN AZ BİR TANESİNİN CMR'YE TARAF OLAN BİR ÜLKE OLMASI

CMR'nin bir taşıma ilişkisine uygulanmasında göz önünde bulundurulacak unsurlardan biri de taşımanın başladığı yer ile sona erdiği yerin iki ayrı ülkenin sınırları içinde olmasıdır. Bu şartın belirlenmesi bakımından sözleşme taraflarının ikametgahı, milliyeti veya iş merkezleri, yani tarafların subjektif durumları önemli değildir<sup>44</sup>. Teslim alma yeri ile teslim etme yeri değerlendirilirken tarafların taşıma

<sup>38</sup> CMR m.2'de belirtildiği üzere şayet diğer yollarla yapılan taşıma sırasında oluşan zıya, hasar veya gecikmenin karayolu taşıyıcısının fiil veya ihmalden değil, münhasıran diğer tür taşımalar sırasında ve nedeniyle oluşabilecek bazı olaylardan kaynaklandığı ispatlanırsa, karayolu taşıyıcısının sorumluluğu CMR'ye göre değil, diğer tür taşımanın taşıyıcısı ile gönderen arasında diğer taşıma aracı ile yapılan taşıma için geçerli olan hukukun emredici hükümlerine göre bir sözleşme yapılmış olsaydı, o tür taşımanın taşıyıcısı ne şekilde sorumlu tutulacak idiyse ona göre belirlenir. Eğer bu yönde hiçbir hüküm bulunmuyorsa karayolu taşıyıcısının sorumluluğu yine CMR'ye göre tayin edilir. **KENDİGELEN/AYDIN**, Çeviri Denemesi, s.500.

<sup>39</sup> Karayolu üzerinde normal olarak insan veya eşya taşımada kullanılan veya insan veya araçları taşımaya için kullanılan araçları çekmekte kullanılan, demiryolu üzerinde veya bir elektrik hattına bağlı olmadan hareket eden her türlü taşıtı ifade eder.

<sup>40</sup> Motorlu taşıt ile bu taşıta bağlanmış yarı römorktan oluşan araç birliği.

<sup>41</sup> Güçle çalışan herhangi bir araç tarafından çekilmek için tasarlanmış araçla yarı römorklara denir.

<sup>42</sup> Bir kısmı motorlu taşıt üzerinde kalacak ve kendi ağırlığı ile taşıdığı yükün ağırlığının önemli bir kısmı motorlu taşıta dayanacak şekilde motorlu taşıta bağlanmak üzere tasarlanmış taşıtlardır.

<sup>43</sup> **AYDIN**, s.15 dn.37; **LOEWE**, s.321, 322

<sup>44</sup> Tarafları subjektif durumu CMR'de yer alan boşluklar bakımından ulusal hukuka başvurulması durumunda önem kazanabilecek unsurlardır. **KAYA**, Armağan, s.319; **LOEWE** s.327;

sözleşmesini akdettikleri andaki niyetlerine bakılarak bu taşımanın uluslararası bir taşıma olup olmadığını tespit etmek yararlı olacaktır<sup>45</sup>.

Burada dikkat edilmesi gereken önemli bir husus da, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim aldığı veya taşımanın gerçekleştirilmesinden sonra eşyayı teslim edecek olduğu ülkelerden en az birinin CMR'ye onama veya katılma yoluyla taraf olmuş bir ülke olmasıdır<sup>46</sup>. Bu yönden bakılınca bu koşul esasen antlaşmaya taraf olmayan ülkeler bakımından da CMR uygulaması bakımından etkileyici ve sonuç doğurucu nitelikte bulunmakta olduğunu göstermektedir. Nitekim Türkiye 1995 yılında sözkonusu antlaşmaya taraf olmuş olmasına rağmen sırf bu madde düzenlemesi nedeniyle işbu antlaşma hükümlerinin gerek tarafların taşıma sözleşmesindeki atıfları gerekse bağlama kuralları uyarınca uyuşmazlıklara uygulandığı olmuştur<sup>47</sup>.

---

<sup>45</sup> **AYDIN**, s.21; örneğin Ankara'dan İtalya'ya karayoluyla eşya taşınmasına ilişkin yapılan bir taşıma sözleşmesinde taşıt daha Türkiye sınırını terk etmeden meydana gelecek bir kaza neticesinde ortaya çıkacak olan uyuşmazlığa CMR hükümleri, taşıma fiilen sadece bir ülke içinde kalmış olmasına rağmen uygulanacaktır.

<sup>46</sup> Türkiye'de CMR 31.10.1995 tarihinde yürürlüğe girmiş olması bakımından bu tarih itibarıyla CMR'ye onama veya katılma yoluyla katılan ülkeler şunlardır: Yugoslavya (1958), Fransa (1959), Avusturya(1960), Hollanda (1960), Almanya (1961), İtalya (1961), Belçika (1962), Polonya (1962), Lüksemburg (1964), Danimarka (1965), İngiltere (1967), İsveç (1969), Norveç (1969), Portekiz (1969), Macaristan (1970), İsviçre (1970), Finlandiya (1973), Rusya (1974), Bulgaristan (1977), Yunanistan (1977), İrlanda (1991), Hırvatistan (1991), Beyaz Rusya (1993), Litvanya (1993), Bosna (1994), Tunus (1994), Letonya (1994), Slovenya (1994), Estonya (1994), Çek Cumhuriyeti (1994), Bosna (1994) bkz **KAYA**, Armağan, s.318 dn.19.

<sup>47</sup> **KAYA**, Armağan, s.319; **ŞANLI, Cemal**; Uluslararası Kara Ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, Milletlerarası Hukuk Ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni (MHB), S.1, Yıl.9, 1989, s.51; 11.HD. 02.06.1987, E.1340, K.3332. (**ERİŞ**, s.36); aynı yönde bkz. 11.HD. 19.11.1993, E.6564, K.7553. (**ERİŞ**, s.62, 63); **KENDİGELEN, Abuzer**; Hukuki Mütalaalar, Taşıma Ve Sigorta Hukuku, C.I, İstanbul 2001, s.314

## İKİNCİ BÖLÜM

### GECİKME VE TAŞIMA SÜRESİ ARASINDAKİ İLİŞKİ

#### Ş1. GECİKME

CMR'nin dördüncü bölümü "taşıyıcının sorumluluğu" başlığını taşımaktadır. Bu bölümde ziya, hasar veya gecikmeden hangi şartlarda sorumluluk doğacağını, bu sorumluluktan kurtulmak için ispatı gereken sebeplerin neler olduğunu, sorumluluğu tespit edilen taşıyıcının ödemesi gereken tazminat miktarının belirlenme şekli ve bu tazminatın azami sınırının ne olduğu gibi konular CMR'de 17-29. maddeler arasında nihai bir düzenlemeye kavuşturulmuştur<sup>1</sup>.

CMR 17/I maddesinde taşıyıcının eşyayı teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar bunların kısmen veya tamamen zıyaından ve doğacak hasardan sorumlu olacağını düzenlenmesi yanında taşıyıcının gecikmeden dolayı sorumluluğu (geç teslimden, taşıma süresinin aşılmasından) da açıkça belirtilmiştir. Bu bakımdan CMR'de taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu tıpkı ziya ve hasardan doğan sorumluluğu gibi özel bir düzenlemeye tabi kılınmıştır. Bunun nedeni bu iki tür riskin taşımanın olağan riskleri olmasından kaynaklanmaktadır<sup>2</sup>. Fakat CMR'nin Türkçe resmi çevirisinde 17/I. maddesindeki taşıyıcının teslimdeki gecikmeden dolayı sorumlu olduğunu ifade eden kısmın (...as well as for any delay in delivery) çevirisi unutulmuştur. Bu durumda resmi Türkçe çevirisindeki m.17/I'e göre taşıyıcının sadece ziya ve hasardan dolayı sorumlu olduğu gibi yanlış bir izlenim doğmaktadır. Resmi Çeviri bakımından bu çok büyük bir eksiklik. Fakat uygulama açısından; CMR m.51 düzenlemesi uyarınca antlaşmaya taraf olan her devlet için

<sup>1</sup> Bu iki sorumluluk türü bakımından CMR bu sorumlulukları tüm yönlerini kapsayan nihai hükümlere sahip olduğundan artık bu iki sorumlulukla ilgili olarak CMR yanında uygulanacak olan ulusal hukuktaki düzenlemelere başvurulması imkanı ve ihtiyacı bulunmamaktadır. Bkz. **AYDIN**, s.29.

<sup>2</sup> **AYDIN**, s.98; taşıyıcının CMR 17. maddesi haricinde sorumlu tutulduğu başka alanlar da bulunmaktadır. Bunlar; taşıyıcının 6/I,k maddesindeki beyanı içermeyen sevk mektubundan kaynaklanan sorumluluğu(CMR m.7/III), belgelerin hatalı kullanımları veya kaybindan doğan sorumluluğu (CMR m.11/III), CMR'nin 12. maddesi uyarınca verilen talimatlara uymamasından doğan sorumluluğu (CMR m.12/VII) ve teslimde ödeme klozuna uymamasından kaynaklanan sorumluluğudur(CMR m.21) **YEŞİLOVA**, s. 90, 91; **THEUNIS, Jan**; International Carriage Of Goods By Road (CMR), Lloyd's Of London Press Ltd, London 1987, s.80.

antlaşmanın gerek İngilizce metni gerekse Fransızca metni eşit derecede geçerli olacağından taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumluluğunu düzenleyen maddeler resmi Türkçe tercümede unutulmuş (atlanılmış) olsa dahi yürürlükte ve Türk hukuku bakımından bağlayıcıdır<sup>3</sup>.

Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu ile ilgili olarak üzerinde durulması gereken önemli bir husus da taşıyıcının sorumluluğunun, eşyanın geç teslim edilmesinden doğan sorumluluğuna ilişkin ortaya çıkan bir sorumluluk olmasıdır. CMR'nin orijinal İngilizce metni m.17/I'de bu durum "*any delay in delivery*" yani "teslimdeki herhangi bir gecikme" olarak açıkça belirtilmiştir. Bunun önemi iki durumu dışlamasından kaynaklanmaktadır. Birincisi malların taşıyıcı tarafından hiç teslim alınmaması durumunda artık burada taşıma başlamadığından teslimde gecikme söz konusu olmayacak ve bu durumun gecikme olarak değerlendirilmeyecek olduğudur. İkincisi ise, eşyanın geç teslim alınmasına rağmen taşıyıcının yolculuk sırasında aradaki farkı kapatarak eşyayı zamanında teslim etmiş olması halinde ortada teslimdeki bir gecikme mevcut olmayacağı için CMR'nin taşıyıcı bakımından getirmiş olduğu gecikme nedeniyle olan sorumluluğunu düzenleyen hükümlerine tabi bir sorumluluğun da söz konusu olmayacağını ifade etmektedir. Bu bakımdan eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasındaki gecikme, eşyanın geç teslim edilmesi dışındaki ayrı bir sorumluluk sebebidir<sup>4</sup>.

Taşıma hukukunda taşınacak eşya taşıma süresi boyunca taşıyıcının hakimiyeti altında bulunmaktadır. Teslimde gecikmeden, bir başka deyişle taşıma süresinin aşılmasından bahsedilebilmesi için eşyanın teslim alındığı süre ile teslim edildiği sürenin ve en önemlisi de taşıma süresinin belirlenmesi gerekmektedir. İşte

<sup>3</sup> YEŞİLOVA, s.89; Resmi Çeviriye ilişkin sorunlar konusunda bkz. KENDİGELEN / AYDIN, Çeviri Denemesi, s. 496vd.

<sup>4</sup> AKINCI, s.95; YAZICIOĞLU, Emine; "Denizyolu İle Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk", Prof. Dr. Ergin NOMER'e Armağan, MHB, Yıl.22, S.2, 2002, s.1047; MESSENT, Andrew / GLASS, David A; (CMR) International Carriage Of Goods By Road, Third Edition, London 2000, s.110; CLARKE, s.167; RODIERE, s.631; nitekim Yargıtayın da gecikme ve taşıma işinin ifa edilmemesi kavramları arasındaki farkı bir kararında açıkça vurgulamıştır. "Geç taşıma nedeniyle taşıyıcının sorumluluğu TTK 779 ve 780. maddelerinde sınırlı bir biçimde öngörülmüştür. Taşımaya başlanmaması nedeniyle oluşan zarar bakımından ise yasada bir hüküm olmadığı için, genel kurallara ilişkin TTK'nın 96 ve devamı maddeleri uygulanır." 11.HD. 02.10.1978, E.3952, K.4038. (ERİŞ, s.283-284)

bu belirlemeler yapıldığı noktadan itibaren artık gecikmenin varlığı halinde taşıyıcının bu gecikmeden dolayı sorumluluğu söz konusu olabilecektir.

## Ş2. TAŞIMA SÜRESİ

### I. GENEL OLARAK

Çalışmamızın konusunu oluşturan taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun incelenebilmesi için belirlenmesi gereken belki de en önemli konu taşıma süresidir. Taşıma süresi, taşıyıcının taşıma işini gerçekleştirip sonuçlandırması gereken zaman dilimini ifade eder. Bir başka anlatımla taşıma süresi, taşıyıcının eşyayı teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadarki süre olarak tanımlanabilir<sup>5</sup>. Bu tanıma göre teslim alma ve teslim etme kavramlarından ne anlaşılması gerektiği de önem taşımaktadır.

#### A. Teslim Alma

Teslim alma; taşıyıcının taşıma amacıyla eşya üzerindeki vasıtalı veya vasıtasız zilyetliğini kazanmasıdır. Bu amaçla eşyanın öncelikle gönderen ve taşıyıcının karşılıklı uygun iradeleri doğrultusunda taşıyıcının veya yetkili yardımcısının hakimiyet alanına sokulması ile onun muhafaza ve gözetimine bırakılması gereklidir. Zira teslim alma işlemi iki taraflı bir hukuki işlemdir. Bu bakımdan gönderen eşyayı taşınması amacıyla taşıyıcıya teslim etmeli, taşıyıcı da eşyayı taşıma sözleşmesi gereğince üstlenmiş olduğu yükümlülüğü yerine getirmek amacı ile almış olmalıdır<sup>6</sup>. Teslim alma olgusu eşyanın taşıta yüklenmesinden önce veya sonra gerçekleşebilir. Bu bakımdan taşıyıcı aynı zamanda yükleme borcunu da üstlenmiş ise teslim alma yükleme işleminden önce gerçekleşmiş sayılacaktır. Aksi

---

<sup>5</sup> Taşıma Hukukunda süre bakımından açıklanması gereken bir husus da yükleme ve boşaltma süresidir. Yükleme süresi, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınması anına kadar olan süreyi ifade eder. Boşaltma süresi ise, taşıyıcının teslim mahalline varışından sonra gönderilenin eşyayı araçtan boşaltarak teslim aldığı ana kadar geçen süreyi ifade eder. Bunun dışında taşıma işinin gerçekleştirildiği süre ise taşıma süresidir. **KENDİGELEN**, s.287.

<sup>6</sup> **KAYA, Arslan**; Taşıyıcının Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme (CMR)'de Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II), İÜHFM 1998, (Prof.Dr.Hıfzı Veldet Velidedeolu'na Armağan Sayısı), C.LVI, S.1-4, s.241; **MESSENT/GLASS**, s.110.

durumda, yükleme borcu gönderenin üzerinde ise teslim alma eşyanın araca yüklenip kapağının kapatılması ile gerçekleşmiş sayılacaktır<sup>7</sup>.

## B. Teslim Etme

Eşyanın teslimi ise; taşıma işleminin tamamlanmasından sonra tarafların karşılıklı uygun iradesi ile eşyanın vasıtalı veya vasıtasız zilyetliğinin, yani eşya üzerindeki tasarruf imkanının taşıyıcı tarafından hak sahibine geçirilmesi demektir<sup>8</sup>. Bu bakımdan eşyanın taşıma sözleşmesinde belirlenen yere ulaştırılması tek başına teslim etme olgusunu gerçekleştirmeye yetmeyecektir<sup>9</sup>. Geçerli bir teslimden sözedebilmek için eşyanın tesliminin doğru kişiye yani bizzat gönderilene veya yetkili temsilcisine, yani eşyayı tesellüme hak sahibi olan kimseye yapılması gereklidir<sup>10</sup>. Eğer eşya taşıma senedine göre hak sahibi olmayan kimseye teslim edilecek olursa gerçek teslimden söz edilemez. Eşyayı tesellüme yetkili hak sahibi ise CMR m.4 ve m.12 hükmüne göre tespit edilecektir<sup>11</sup>. Taşıyıcının gönderilenin eşyayı kabul etmemesi, kabulde gecikmesi, gönderilenin taşıma ücretini ödemekten

<sup>7</sup> Eşyanın yüklenmesi ve istiflenmesi yükünün kimin üzerinde olduğu konusunda ne CMR’de ne de TTK’da açık bir hüküm bulunmamaktadır. Bu bakımdan bu yükümlülüğün kime ait olduğu her olayda ayrı ayrı tespit edilmesi gereken bir husustur. Bu tespit yapılırken öncelikle taraflar arasında yapılan sözleşmeye bakılmalı, ardından bu konudaki teamüller veya halin icabı araştırılarak bir saptama yapılmaya çalışılmalıdır. **KAYA**, s.241, 242; **AYDIN**, s.39-41.

<sup>8</sup> Yüklemenin kimin yükümlülüğünde olduğunu tespit etmede uygulanacağı üzere boşaltmanın kimin yükümlülüğünde olduğu konusunu tespit etmek için de her olayın özelliğine göre önce taraflar arasındaki taşıma senedine, anlaşmalara, daha sonra teamüllere ve halin icabına bakılarak bu yükümlülüğün kime ait olduğu tespit edilmelidir. **KAYA**, s.244; “....davacı geç boşaltma nedeniyle gecikme bedelini istemiştir, araçların bekletilmesinde gönderilenin tutumu ve gönderenin durumu incelenerek bir hüküm kurulması gereklidir.” 11.HD. 06.11.1989, E.8539, K.6037. (**ERİŞ**, s.518)

<sup>9</sup> Taşıyıcının taşımayı yaparak eşyayı gönderilenin dükkanının önüne bırakması ile sorumluluğu sona ermez. Bu tür bir işlem teslim niteliğinde değildir. Ayrıca gönderilene haber verilmiş olması ve gönderilenin de bunu kabul etmesi gereklidir. Bu bakımdan bu haber verme tanıkla da ispat edilebilir. 11.HD. 23.11.1978, E.4684, K.5233. (**ERİŞ**, s.513)

<sup>10</sup> Taşınan eşyanın CMR senedinde gösterilen alıcıya teslim edilmesi zorunludur. Ancak teslim alan komisyoncu eşyanın başka kişiye teslimini isteyebilir. Bu halde artık taşıyıcı sorumlu değildir. HGK. 01.03.1995, E.1994/11-874, K.108. (**ERİŞ**, s.224)

<sup>11</sup> **MESSENT/GLASS**, s.111 vd; taşıma sözleşmesi uyarınca taşıyıcıya teslim edilen eşya üzerindeki tasarruf imkanı gönderene aittir. Bu bakımdan örneğin gönderen taşımayı durdurmak, teslim yerini değiştirmek, eşyanın teslim edileceği kişiyi değiştirmek hakkına sahiptir. Ancak gönderenin bu tasarruf imkanı taşıma senedinin ikinci suretinin gönderilene teslim edilmesiyle veya gönderilenin CMR 13/I uyarınca teslim edilmesini isteme hakkının doğmasıyla gönderilene geçer. Taşıma senedinde hüküm olması kaydıyla bu senedin düzenlenmesiyle birlikte eşya üzerindeki emir ve talimatla tasarrufta bulunma hakkının gönderilene geçmesi de mümkündür.(CMR m.12/III) Taşıyıcı bu andan itibaren gönderilenin talimatlarına uygun davranmakla yükümlü olacaktır.



kaçınması, taşıyıcının gönderilene bulamaması gibi herhangi bir teslim engeliyle karşılaşması durumunda taşıyıcının eşyayı muhafaza borcu devam etmekle birlikte CMR m.15 ve m.16 hükümlerine göre hareket etmesi gerekecektir<sup>12</sup>.

Türk Ticaret Kanunu bakımından da durum benzer şekildedir. Gönderilen taşınan eşyayı teslim almaz ise taşıyıcının TTK m.790 uyarınca durumu gönderene bildirerek cevabı beklemesi ve onun vereceği talimata göre hareket etmesi gerekecektir<sup>13</sup>. Ayrıca taşıma süresi dolmadan önce taşımanın tamamlanarak TTK m.789 uyarınca eşyanın teslim yerine ulaştığının gönderilene haber verilmesi ve eşyanın gönderilen tarafından teslim alınmaya hazır bulundurulması gerekir. Eşya gönderildiği yere kararlaştırılan taşıma süresi içinde varmış olsa dahi, ulaşma haberi taşıma süresinin dolmasından sonra gönderilene duyurulmuşsa, gecikmenin varlığı kabul edilmeli ve dolayısıyla taşıyıcı TTK m.780/I uyarınca sorumlu tutulmalıdır<sup>14</sup>.

## II. TAŞIMA SÜRESİNİN BELİRLENMESİ

CMR'de taraf devletlerin çokluğu, bu devletlerin jeolojik yapılarının ve karayollarının durumundaki farklılıklar nedeniyle taşımanın yapılması gereken süre bakımından kesin bir süre belirtmekten kaçınılarak bu konunun daha çok sözleşmenin taraflarınca düzenlenmesi amaçlanmıştır<sup>15</sup>. Gecikmenin varlığından söz edilebilmesi için öncelikle taşıma süresinin belirlenmesi gereklidir. Taşıma süresi, taşıma sözleşmesinin taraflarınca kesin bir şekilde belirleneceği gibi taraflarca taşıma süresi konusunda bir belirleme yapılmamış olması durumunda da gerek CMR m.19 gerekse TTK m.779 taşıma süresinin nasıl belirleneceği konusunda düzenlemeler getirmiştir.

<sup>12</sup> Bu konuda bkz. **AYDIN**, s.43-48; **KAYA**, s.244-246.

<sup>13</sup> **KAYA**, s.249; 11.HD. 26.12.1978 E.5968, K.5871 (**ERİŞ**, s.513,514); gönderen dava dışı gönderilenin ölümünü haber almış ve eşyanın iadesini istemiş olduğuna göre taşıyıcının bu talimata uyması gereklidir. 11.HD. 10.04.1980, E.1485, K.1892 (**ERİŞ**, s.515)

<sup>14</sup> **ARKAN**, s.64.

<sup>15</sup> Taraflarca kararlaştırılacak olan taşıma süresi bakımından tarafların iradelerine sınırsız bir özgürlük tanınmamış olduğu, tarafların kararlaştıracakları taşıma süresinin genel hükümlere göre denetlenebileceği, bu bakımdan örneğin kararlaştırılan süre taşımanın gerçekleştirilmesini objektif olarak imkansız kılıyorsa taşıma sözleşmesinin geçerliliğinin, tabi olduğu ulusal hukuka göre belirlenmesi gerektiği hakkında bkz. **AYDIN** s.103; **AKINCI**, s.128.

## A. Taşıma Süresinin Taraflarca Belirlenmiş Olması

### 1. Genel Olarak

Taşıma sözleşmesinin tarafları, aralarında taşıma süresini kesin bir şekilde kararlaştırmış olabilirler<sup>16</sup>. CMR'nin 4. maddesi taşıma sözleşmesinin bir taşıma senedi<sup>17</sup> düzenlenmesi ile gerçekleşeceğini belirtmektedir. Taraflarca belirlenmiş olan taşıma süresi genellikle taşıma senedinde kesin ve açık şekilde belirtilmektedir. Bu durumda gecikmenin varlığının tespiti için taraflarca kararlaştırılan taşıyıcının eşyayı teslim alması gereken ana, belirlenen taşıma süresi eklenerek eşyanın teslimi için kararlaştırmış oldukları tarih ortaya çıkacaktır. İşte taşıyıcı bu belirlenen süre içinde eşyayı gönderilene teslim etmemişse gecikme hükümleri uygulama alanı bulacaktır<sup>18</sup>. Sürenin belirlenmesinde tarafların iradeleri esas alınır. Ancak bu anlamda taşıyıcının veya gönderenin yardımcıları veya vekalet verdiği kişilerin iradeleri de tarafları bağlar<sup>19</sup>.

### 2. Taşıma Süresinin Taşıma Senedinde Belirtilmiş Olması

CMR hükümleri düzenlenirken en temel belge olarak taşıma senedi esas alınmıştır. Fakat taşıma senedi taşıma sözleşmesinin kurucu bir unsuru değildir. Bu nedenle CMR m.4'te de belirtilmiş olduğu üzere taşıma senedinin düzenlenmemiş olması (yokluğu), usule uygun olmaması (taşıma senedinde yer alması gereken kayıtların eksik yazılması) veya taşıma senedinin zıyaı, CMR hükümlerine tabi

---

<sup>16</sup> CMR'nin resmi Türkçe çevirisinde taşıma süresi yerine zaman limiti ifadesi kullanılmıştır. Kanımca hem düşük, hem de hukuki anlamını tam karşılamaya yeterli olmayan bir ifade olduğu için zaman limiti yerine taşıma süresi demek daha uygundur.

<sup>17</sup> Burada CMR'nin Resmi Çevirisinde kullanılan "*sevk mektubu*" terimi yerine Türk Ticaret Kanunu ile ortak dili kullanabilmek amacıyla "*taşıma senedi*" teriminin kullanılmasını daha uygun bulmaktayız.

<sup>18</sup> **MESSENT/GLASS**, s.171, 172; depolama masraflarındaki artış ve stok miktarının günü gününe bilinmesinin ticaret hayatındaki öneminin büyük olduğu, bu açıdan eşyanın teslimindeki gecikme kadar eşyanın kararlaştırılan süreden erken teslimi durumunda da taşıyıcının CMR 19. madde hükmü uyarınca sorumlu tutulabileceği; bu nedenle ticaret hayatında, teslimin ancak kararlaştırılan günde yapılmasının temini için taraflarca taşıma senedine "JİT"(Just In Time) koşulunun konulması yolunda bir eğilim olduğu hakkında bkz **AKINCI**, s.127,128

<sup>19</sup> Taşıyıcının şoförünün yaptığı beyanın taşıyıcıyı bağlayacağı yönünde bkz 11.HD 24.02.1994, E.4367, K.1458. (**ERİŞ**, s.293)

kalmaya devam edecek olan taşıma sözleşmesinin geçerliliğine etkili değildir<sup>20</sup>. CMR’de taşıma senedinin kıymetli evrak olduğunu belirten bir hüküm de mevcut değildir. Bu bakımdan CMR hükümleri uyarınca taşıma senedi mülkiyeti temsil eden bir belge niteliğinde değildir. Taşıma senedi malların taşıyıcı tarafından teslim alındığı ve taraflar arasında bir taşıma sözleşmesi bulunduğu konusunda karine teşkil etmesiyle en önemli fonksiyonunu yerine getirmektedir<sup>21</sup>. Ayrıca CMR 4. maddesinde taşıma senedinin şekil şartlarındaki bir eksikliğin taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilemeyeceği belirtilmiştir.

Türk Ticaret Kanunu’nda da CMR ile benzer bir düzenleme olarak taşıyıcının taşımayı gerçekleştirilmesi gereken süreyi tarafların kararlaştırabilecekleri TTK 779. maddede yer almaktadır. Ayrıca TTK’nın 769 ve 743. maddelerinde taşıma senedinin kıymetli evrak olduğu belirtilmektedir ve TTK m.769’un son fıkrasında şekil şartlarına uymayan bir taşıma senedinin kıymetli evrak olarak değil ancak teslim ilmühaberi veya başka bir ispat vesikası olarak değerlendirileceği de hükme bağlanmıştır<sup>22</sup>. Bu bakımdan, CMR’ye göre taşıma senedinde taşıma süresine ilişkin bir kayda yer verilmemiş olması taşıma senedinin geçerliliğini etkilemezken; TTK’ya tabi olan bir taşımada taşıma senedinde bu tür bir kayda yer verilmemiş olması taşıma senedinin kıymetli evrak olma özelliğini yitirmesine neden olacaktır<sup>23</sup>.

TTK Tasarısında ise m.856 düzenlemesinden anlaşılacağı ve madde gerekçesinde açıkça belirtildiği üzere taşıma senedi tasarıda kıymetli evrak olarak kabul edilmemiştir. TTK Tasarısı m.856/II’ye göre; taşıma senedi CMR ile benzer bir düzenlemeye gidilerek taşıma sözleşmesinin varlığına karine teşkil etmesi

<sup>20</sup> KAYA, Armağan, s.315, KENDİGELEN/AYDIN, s.501.

<sup>21</sup> CMR taşıma senedi CMR m.9/I’e göre taşıma sözleşmesinin varlığına, sözleşmenin koşullarına ve eşyanın taşıyıcı tarafından kabul edildiğine dair “*prima facie evidence*” (aksi ispat edilmedikçe iddiayı ispata yeterli ve geçerli delil) teşkil etmektedir. CLARKE, s.33,34; MESSENT/GLASS, s.35; RODIERE, s.629; CMR taşıma senedinin ispat fonksiyonu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. YEŞİLOVA, Ecehan; CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.VII, S.1, İzmir 2005, s.241vd; AKINCI, s 43,60; GÜRSES, Özlem; “Uluslararası Eşya Taşımalarında Kullanılan Taşıma Senetleri”, Prof. Dr. Özer SELİÇİ’ye Armağan, Ankara 2006, s.298, 299.

<sup>22</sup> AKINCI, s. 43-50.

<sup>23</sup> ARKAN, s.62; AKINCI, s.127; AYDIN, s.100.

bakımından önemli fonksiyonu bulunan bir ispat senedi olarak kabul edilmiştir<sup>24</sup>. Maddenin gerekçesinde de belirtildiği üzere eşyanın taşıyıcıya teslimi, CMR m. 4 ve m.5'e uygun olarak taşıma sözleşmesinin varlığına karine kabul edilmiştir. Bu karinenin aksi geçerli delillerle ispatlanabilir. Bu bakımdan taşıma senedinin, sözleşmenin kurulmasında etkisi bulunmamaktadır, sadece tasarruğunun 858. maddesi çerçevesinde ispat gücü bulunmaktadır<sup>25</sup>.

### 3. Taşıma Süresinin Taşıma Senedinde Gösterilmemiş Olması

CMR'nin 6. maddesi taşıma senedinin içeriğini düzenlemektedir. CMR m.6/II'nin f bendine göre taşımanın tamamlanması için kararlaştırılmış olan süre de taşıma senedine geçirilebilir. Taşıma sözleşmesinin tarafları taşıma süresini açık şekilde belirlemiş fakat belirlenmiş olan bu süreyi taşıma senedine geçirmemiş olabilirler. Taraflarca kararlaştırılmış olan bu sürenin taşıma senedine geçirilmemiş olması taşıma senedinin geçersizliği sonucunu doğurmayacaktır, zira taşıma senedinde taşımanın yapılacağı süreye ilişkin bir kayda yer verilmesi taşıma senedinin geçerlilik şartı niteliğinde değildir.<sup>26</sup>

Taşıma süresinin taraflarca kararlaştırılmış fakat taşıma senedinde gösterilmemiş olması durumunda belirlenmiş olan bu süre bağlayıcılığını devam ettirecektir ve kararlaştırılmış olan bu taşıma süresi taraflar arasındaki yazışmalar, taşıyıcının vermiş olduğu ilanlar, reklamlar gibi her türlü delille ispat edilebilecektir. Ancak taraflar arasında belli bir sürenin kararlaştırılmış olduğunu iddia eden taraf bu hususu ispat ile yükümlüdür<sup>27</sup>. Bu bakımdan taşıma senedinde taşıma süresinin

<sup>24</sup> Ayrıca Tasarruğunun bu maddesi taşıma senedinin CMR m.5/I'e uygun olarak üç nüsha halinde düzenleneceğini belirterek TTK m.768/I'de belirtilen taşıma senedinin iki nüsha halinde düzenlenmesini öngören düzenlemeden farklıdır.

<sup>25</sup> Hükmün bu haliyle pek yarar sağlamayacağı, zira salt taşıma sözleşmesinin akdedilmiş olduğuna ilişkin bir karinenin böyle bir sözleşmenin, taşımanın nereye, hangi şartlarla, hangi süre içerisinde yapılacağını ispatlamadıktan sonra bir anlamı olmadığı, bu bakımdan Tasarruğunun m.856/II'nin son cümlesinin tasarruğundan çıkarılması gerektiği hakkında bkz. AYDIN, Tasarruğu Değerlendirmesi, s.71.

<sup>26</sup> CLARKE, s.185; MESSENT/GLASS, s.173; LOEWE, s.371.

<sup>27</sup> COŞGUN KARAMAN, Özlem; "Kara Ve Deniz Yoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", Prof. Dr. Fahiman TEKİL'in Anısına Armağan, İstanbul 2003 s.503; KAYA, s.249 dn.56; AYDIN, s.100, ARKAN, s.62, Örneğin taşıyıcının reklamlarında taşımayı belli bir sürede yerine getirmeyi ilan ettiği durumlarda, veya eşyanın belirli bir tarihte hareket edecek olan gemiye kadar taşınması için yapılan sözleşmede artık taşıma süresinin taraflarca belirlenmiş olduğunun kabulü gereklidir.

belirtilmesi bir ispat belgesi kimliği taşımaktadır. Nitekim CMR 9/I hükmünde de belirtildiği üzere taşıma senedinde belirlenen hususlar aksi ispat edilinceye kadar taşıma sözleşmesinin koşulları hakkında bir delil teşkil etmektedir<sup>28</sup>.

## **B. Taşıma Süresinin Taraflarca Belirlenmemiş Olması**

Taşıma sözleşmesinin tarafları aralarında taşıma süresini kararlaştırmamış olabilirler. Tarafların taşıma süresini kararlaştırmamış olmaları halinde bu süre CMR'ye tabi olan bir taşımada m.19 hükmü dikkate alınarak, TTK'ya tabi olan bir taşıma bakımından ise m.779 hükmü dikkate alınarak tespit edilecektir. Bu iki madde benzer düzenlemeler içermektedirler. Buna göre eşya, kararlaştırılmış süre içerisinde teslim edilmemişse veya bir süre kararlaştırılmadığı durumlarda, taşımanın yapıldığı koşullar, özellikle grupaj (parsiyel)<sup>29</sup> taşımalarında olağan şekilde tüm eşyayı bir araya getirmek için gerekli zaman da göz önünde bulundurulduğunda, taşımanın fiili süresi basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul süreyi aşıyorsa, gecikme vardır<sup>30</sup>.

Görüldüğü üzere taraflarca taşıma süresinin kararlaştırılmamış olduğu durumda taşıma süresinin tespiti için CMR basiretli bir taşıyıcı için gerekli olan makul süreyi esas almıştır. Burada özellikle bir süre belirtilmekten kaçınılmıştır. Bunun nedeni CMR'ye tabi olan taşımanın her olayda taşıma süresi bakımından farklılık göstereceğidir. Taraf devletlerin karayolları koşullarındaki farklılıklar, taşımanın yapıldığı mevsim durumları, yol durumu, taşımanın yapılacağı aracın özellikleri, gönderenin taşıyıcıya vermiş olduğu talimatlar, taşınacak olan eşyanın niteliği, güzergah üzerindeki devletlerdeki izin verilen sürüş saati uygulamaları, gümrükteki olağan bekleme süresi gibi birçok husus taşıma süresinin belirlenmesinde etkili olmaktadır. Bu nedenle ortaya çıkacak bir uyuşmazlıkta tüm bu etkenler göz

<sup>28</sup> **AYDIN**, s.100; **AKINCI**, s.43.

<sup>29</sup> Grupaj taşıma, diğer bir adıyla parsiyel taşıma; tek bir kişiye ait olmayıp farklı kişilere ait yüklerin bir araya getirilerek yapılan, yani parça mal olan belirli eşyanın karayoluyla taşınmasının uygulamadaki tabiridir. Deniz taşımalarındaki kırkambar taşımacılığının kara taşımadaki karşılığını oluşturmaktadır.

<sup>30</sup> **KENDİGELEN/AYDIN**, Serbest Çeviri, s.510; **THEUNIS**, s.95

önünde bulundurulacak basiretli bir taşıyıcı için gerekli olan makul sürenin her olayda ayrı ayrı tespit edilmesi gerekmektedir<sup>31</sup>.

Türk Ticaret Kanunu açısından da durum aynı olmakla birlikte taraflarca sözleşmede bir taşıma süresinin kararlaştırılmamış olduğu hallerde TTK m.779 uyarınca ticari teamül göz önüne alınarak taşıma süresinin hesaplanacağı belirtilmiştir. Taşıma süresinin belirlenmesinde herhangi bir ticari teamül bulunmaması halinde ise eşyanın olayın özelliklerine göre basiretli bir taşıyıcı tarafından makul görülen bir süre içinde taşınması gereklidir. Bu sürenin belirlenmesinde güzergahtaki taşıma koşulları, aracın cinsi, sözleşmenin özellikleri, eşyanın miktarı gibi şartların dikkate alınarak basiretli bir taşıyıcı için gerekli olan makul süre tespit edilecektir<sup>32</sup>. Türk hukuk uygulamasında ortaya çıkan uyuşmazlıklarda taşımanın yapılması için gerekli olan bu “makul süre” mahkemelerce genellikle Uluslararası Nakliyeciler Derneği’ne (UND) sorularak tespit edilmektedir<sup>33</sup>.

Taraflarca kararlaştırılmamış olan taşıma süresinin belirlenmesi konusunda taşımanın yapıldığı dönemdeki koşullar yerine taşıma sözleşmesinin yapılmış olduğu dönemdeki koşulların göz önünde bulundurulması bu sürenin tespit edilmesi daha uygun olacaktır. Zira taşımanın yapıldığı sırada meydana gelecek ve taşıma süresinin uzaması sonucunu doğuracak olan engeller (kaçınılamaz ve sonuçlarına engel olunamaz bir durum oluşturup oluşturmadığına göre) CMR m.17 kapsamında değerlendirilebilecek ve taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarıp kurtaramayacağı incelenebilecektir<sup>34</sup>.

<sup>31</sup> **AYDIN**, s.102,103; **AKINCI**, s.128,129.

<sup>32</sup> 11.HD, 03.05.1991, E.1991/2880, K. 1991/2790 “...TTK’nın 779.maddesinde taşıma süresi, sözleşme ile taraflarca tayin edilebileceği gibi, sözleşmede bu yolda hüküm bulunmayan hallerde sürenin ticari teamüle göre tespit edilmesi gerektiği, böyle bir teamülün bulunmadığı durumlarda ise, halin icabına göre, uygun görülen bir süre içinde taşımanın yapılması gerektiği...” (**İPEKÇİ, Nizam**; Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C.III, Ank. 2003, s.3102); **ARKAN**, s.63.

<sup>33</sup> **KAYA**, s.249 dn.57; **KENDİGELEN**, s.298; CMR’nin Türkçe resmi çevirisinde gayretli bir taşımacı tabiri kullanılmıştır. Fakat hem ifade ettiği anlam hem de Türk hukuk terminolojisindeki kullanım dikkate alındığında resmi Türkçe çeviride yer alan “gayretli taşımacı” tabirinin basiretli taşıyıcı olarak anlaşılması gerekmektedir.

<sup>34</sup> **AYDIN**, bu konuda doktrinde iki farklı görüş olduğunu belirtmiştir. Bir görüşe göre taşıma sözleşmesinin yapılmış olduğu ana göre taşıma süresi tespit edilmelidir. Diğer bir görüş ise basiretli bir taşıyıcı için gerekli olan makul sürenin salt sözleşmenin kurulduğu andaki şartlara

CMR 19’da taşıma süresinin belirlenmesi yönünden sadece grupaj (parsiyel) şeklinde yapılan taşımalar bakımından bir düzenlemeye yer verilmiştir. Buna göre parçalı eşyalarda tüm eşyayı bir araya getirmek için gerekli olan zaman da taşıma süresinin tespitinde dikkate alınacak olan bir husustur.

TTK Tasarısı ise TTK 779’daki metinden farklı bir metin getirmiş ve tasarınının 873. madde gerekçesinde de belirtildiği üzere CMR 19 ile benzer bir anlatım yapmıştır. TTK m.779’da taşıma süresinin taraflarca belirlenmemiş olması halinde önce ticari teamül gereği belirlenecek olan bir süre olmaması halinde halin icabına göre uygun görülen bir sürede taşımanın tamamlanacağı belirtilmişken TTK Tasarısının 873. maddesinde sadece basiretli bir taşıyıcı için gerekli olan makul sürede taşımanın tamamlanması gerekeceği belirtilmiştir. Gerek CMR gerekse TTK bakımından makul sürenin tespitinde uygulanacak kriter aynı olduğu için TTK Tasarısında TTK m.779 metni yerine CMR 19 düzenlemesinin metin olarak kabul edilmiş olması sonuç itibariyle bir farklılık yaratmayacaktır.

Yukarıda belirtilen şekilde tespit edilecek olan taşıma süresinin taşıyıcı tarafından aşıldığı iddiasını ileri süren taraf teslim süresinin aşıldığını ispat etmek durumundadır. Tabi bunun için de taşıma süresinin ispatı gereklidir ki bu ispat yükü de yine taşıyıcıya karşı gecikme nedeniyle talepte bulunan tarafa düşmektedir. Burada genel ispat yüküne ilişkin hükümler uygulama alanı bulacaktır<sup>35</sup>.

---

göre değil, taşıma sırasında ortaya çıkan bir fevkalade durumun da dikkate alınarak tespit edilmesi gerektiğini savunan görüşün de mevcut olduğunu açıklamaktadır. Fakat ikinci görüşe itibar edilirse CMR m.17/II’nin zaten sürenin tespiti konusunda değerlendirileceği ve daha sonradan taşıyıcının sorumluluktan kurtulmak için bu maddeden yararlanmasını engelleyeceği için taşıma süresinin taşıma sözleşmesinin yapıldığı sıradaki şartlara göre tespit edilmesi gerektiğini açıklamaktadır. Zira taşıma sırasında taşıyıcının karşılaşıacağı fevkalade bir durum karşısında zaten sorumluluktan kurtulmak için CMR17/II maddesinde belirtilen sebebe dayanacak olduğu hakkında bkz. **AYDIN**, s.102-104

<sup>35</sup> **AYDIN**, s.104; **AKINCI**, s.129.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ, ŞARTLARI, KAPSAMI VE SORUMLULUĞU ORTADAN KALDIRAN SEBEPLER

#### Ş1. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ

Taşıma sözleşmesi iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir. Taşıma sözleşmesinde taşıyıcı sözleşme konusu eşyanın taşınması edimini yerine getirmeyi üstlenmektedir. Gönderen veya gönderilen ise taşıma bedelinin ödenmesi ile sorumludur. Burada sözleşmenin karakteristik (ağırlıklı) edimini taşıyıcının edimi oluşturmaktadır<sup>1</sup>.

Taşıyıcı sözleşme gereği eşyayı teslim aldığı andan itibaren taşımayı süresi içinde gerçekleştirerek eşyayı zıya veya hasara uğratmadan gönderilene teslim etme borcu altına girmiş bulunmaktadır. Aksi halde taşıyıcı eşyayı teslim aldığı andan teslim edinceye kadar bunların kısmen veya tamamen zıyaından, eşyada meydana gelecek hasarlardan ve taşıma süresinin aşılmasından sorumlu olacaktır.

Taşıyıcının asli edim yükümlülüğünü taşımanın yapılması, eşyaya özen borcunun yerine getirilmesi ve taşımanın süresi içinde gerçekleştirilmesi oluşturmaktadır. Asli edim yükümleri borç ilişkisinin birinci derecedeki içeriğini oluşturan, yan edim yükümlerinden bağımsız olarak, doğrudan doğruya ifa davasına konu edilebilen yükümlerdir<sup>2</sup>. Bu bakımdan taşıyıcının taşımayı süresi içinde gerçekleştirmesi asli edimini ifa etmesi olarak nitelendirilmektedir<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Bedelin ödenmesi genelde çoğu borç ilişkisinde taraflardan birinin üstlendiği bir yükümlülük olduğundan taşıma sözleşmesini karakterize eden bir edim değildir. **AKINCI**, s.23 dn.11 taşımanın asli edim olarak üstlenilmesi taşıma sözleşmesinin ayırıcı unsurunu oluşturmaktadır. Bu bakımdan bir kişinin taşıma işinde kullanılmak üzere kamyonu ile birlikte şoför olarak kendi hizmetini de başka birine tahsis etmesini öngören bir sözleşme taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilememektedir. **ARKAN**, s.14.

<sup>2</sup> **EREN, Fikret**; Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C.I, 6. Bası, İstanbul 1998, s.31.

<sup>3</sup> **AKINCI**, s.127; **ARKAN**, s.13, 14.



## I. GENEL OLARAK

TTK bakımından taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bir kusursuz sorumluluk hali olarak düzenlenmiştir. Bu bakımdan taşıyıcının gecikmenin meydana gelmesinde kusurunun bulunmadığını kanıtlaması, onu gecikme nedeniyle doğacak olan sorumluluğundan kurtaramayacaktır. CMR’de ise taşıyıcının taşımayı süresi içerisinde bitirememesinden doğan sorumluluğunun niteliği konusunda bu sorumluluğun yumuşatılmış kusursuz sorumluluk mu olduğu yoksa bir ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu mu olduğu yönünde başlıca iki farklı görüş bulunmaktadır<sup>4</sup>.

## II. CMR’YE GÖRE

CMR’nin taşıyıcının gecikme nedeniyle olan sorumluluğunda benimsemiş olduğu ilkenin tespiti için m.17’de belirtilen taşıyıcının “kaçınamayacağı, sonuçlarına engel olamayacağı olay” kavramının değerlendirilmesi gerekmektedir<sup>5</sup>. CMR’de taşıyıcının gecikme nedeniyle doğan sorumluluğunun hukuki niteliği konusunda doktrinde iki türlü yaklaşım bulunmaktadır.

İlk yaklaşım CMR’de düzenlenen sorumluluğun bir yumuşatılmış kusursuz sorumluluk (tehlike sorumluluğu) olduğu yönündedir<sup>6</sup>. Bu yaklaşım taraftarları bu tespiti edinirken çıkış noktalarını TTK’nın gecikmeye ilişkin hükümlerine dayandırmışlardır. TTK’da taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu kusursuz sorumluluk esasına dayanan bir sorumluluk olarak düzenlenmiştir. Buna göre taşıyıcının kusursuzluğunu ispat etmesi onun gecikme nedeniyle doğacak olan sorumluluktan kurtulması için yeterli değildir. Taşıyıcı ancak gecikmenin gönderen veya gönderilenin fiillerinden veya mücbir sebepten doğduğunu ispat ederse söz konusu gecikme nedeniyle sorumluluktan kurtulabilecektir.

---

<sup>4</sup> KAYA, Armağan, s.323, 324; AKINCI, s.87, 88; AYDIN, s.31-35.

<sup>5</sup> CLARKE, s.166

<sup>6</sup> Bu yöndeki açıklamalar için bkz. ARKAN, s.43-45; KAYA, Armağan, s.325, 326 yazara göre bu görüş Alman hukuku bakımından da kabul edilen bir görüştür.

CMR'ye göre ise, taşıyıcının sorumluluğunun belirlenmesinde mücbir sebepten daha geniş bir kavram olan “kaçınılamaz ve sonuçlarına engel olunamaz durum” ölçütünün esas alındığını, bu ölçütün mücbir sebepte olduğu gibi dışarıdan gelmesi, taşıyıcının işletmesine yabancı olması, olağanüstü ve önceden öngörülemez nitelik taşıması gerekmeyeceği belirtilmektedir<sup>7</sup>. Dolayısıyla taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için CMR'de mücbir sebep yanında taşıyıcı tarafından en üst düzeydeki özenin gösterilmiş olmasına rağmen kaçınılamaz ve sonuçlarına engel olunamaz olayın gerçekleşmiş olması hali de taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmaktadır. Bu kapsamda değerlendirildiğinde, CMR'de taşıyıcının gecikme nedeniyle olan sorumluluğu bakımından TTK'nın gecikmeden doğan sorumluluk sistemine göre daha yumuşatılmış bir sorumluluk esasına yer verildiğinden bahisle bunun bir yumuşatılmış kusursuz sorumluluk olduğunu belirtmişlerdir<sup>8</sup>. Dolayısıyla bu hususun da eklenmesi ile taşıyıcı kusursuzluğunu değil, gecikmenin CMR'nin 17. maddesinin ikinci fıkrasında yer alan hallerden birinden doğduğunu ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulabilecektir.

İkinci yaklaşım ise taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun bir ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğunu belirtmektedir.

AKINCI; bunun daha çok bir kusur sorumluluğu olduğunu belirterek; gerekçe olarak eşyanın geç teslim edilmesi durumunda davacının sadece malların taahhüt edilen süreden daha geç teslim edildiğini ispat etmesi gerektiğini belirterek taşımada, haksız fiilin aksine taşıyıcının sorumluluğundan bahsedebilmek için taşıyıcının kusurunu da ayrıca davacının (gönderen/gönderilen) ispat etmesi gerektiğini belirtmektedir. Buna gerekçe olarak da taşıma hukukunda taşıyıcının kusurluluğu karinesinin getirilmiş olduğunu belirtmiştir. Taşıyıcının gecikmeden doğan

---

<sup>7</sup> Buna bir örnek olarak genel grev niteliğinde olmayıp sadece taşıyıcının işletmesini ilgilendiren ve taşıyıcının, çalışanlarına ücret artırım önerisine rağmen başlatılan grevin taşıyıcının kaçınmayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir durumun olması hali gösterilmektedir. Bkz. **ARKAN**, s.44.

<sup>8</sup> Gerçekten CMR m.17/III hükmü bu görüşü doğrular nitelikte taşıyıcının taşımayı yaparken kullandığı taşıtlardan dolayı kusursuz sorumluluğunun bulunduğu düzenlenmektedir. Bu düzenleme de kusursuz sorumluluk esasından yola çıkarak CMR'ye göre taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun yumuşatılmış kusursuz sorumluluk olduğu yönündeki fikirlerin bir başka dayanağı durumundadır.

sorumluluğu bakımından da bu yönde ispat külfeti tersine çevrilmiş bir kusur sorumluluğu olduğunu belirtmiştir<sup>9</sup>.

AYDIN ise; yine taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğunu belirtmektedir. Buna gerekçe olarak ise taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için en üst düzeydeki özeni göstermesinin arandığını işaret ederek sorumluluğu nitelendirmedeki hareket noktasının da kusursuz sorumluluk değil kusur sorumluluğu olmasının daha uygun olacağını, çünkü kusurun ilke olarak var kabul edildiğini ve taşıyıcının bunun aksini ispatla yükümlü olduğunu belirtmektedir. Burada kusur sorumluluğunun ağırlaştırılmış olmasının nedenini ise artık kanunda “taşıyıcının kaçınamayacağı, sonuçlarını önleyemeyeceği durum” ölçütünün getirilmiş olduğundan bahisle bunun basiretli taşıyıcıdan beklenecek özenden daha büyük bir özenin (en üst düzeydeki özenin ) aranmasında kaynağını bulduğunu belirtmiştir. Yazar, hem kusursuz sorumluluktan bahsedip hem de taşıyıcının gene kendi özenine (en üst seviyedeki özeni göstermesi haline) dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesinin kusursuz sorumlulukla bağdaşmadığını belirtmektedir. Fakat özen borcu ağırlaştırılmış kusur sorumluluğunun tek istisnasının CMR17/III. maddesinde getirildiğini ve taşıma aracındaki noksanlığa ilişkin olarak taşıyıcının kusursuz sorumluluğunun bulunduğunu eklemiştir<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> AKINCI, s.87; bu tespitine gerekçe olarak da yazar Yargıtay’ın bir kararında İstanbul’dan Erzurum’a yapılmakta olan bir taşımadaki eşyanın uğramış olduğu hasarın tazmini konusunda çıkan uyuşmazlığa ilişkin olarak taşıyıcının eşyadaki hasarın sebebi olan trafik kazasında %20 gibi bir oranda kısmi kusurunun bulunması durumunda dahi gönderenin kusurunun bulunmaması nedeniyle taşıyıcının tüm zarardan sorumlu olacağını belirtilmesini göstermiştir. 11.HD.16.12.1980, E.5999, K.5889. (ERİŞ, s.307); Yargıtayın taşıyıcının ziya ve hasardan doğan sorumluluğunun bir kusursuz sorumluluk hali olmayıp, ispat yükü yer değiştirmiş bir kusur sorumluluğu olduğuna ilişkin kararı için 11.HD.27.12.1990, E.7911, K.8443 (ERİŞ, s.330)

<sup>10</sup> AYDIN, s.33, 34; ayrıca yazar AKINCI’nın taşıma hukukunda taşıyıcının kusurluluğu karinesi getirilmiştir şeklindeki yaklaşımına katılmadığını, bu ilkenin TTK’ya göre taşıyıcının ziya ve hasara ilişkin sorumluluğu hakkında açıklandığını belirterek oysa ki gecikmenin TTK’da bir kusursuz sorumluluk olarak düzenlendiğinden bahisle artık taşıyıcının kusurluluğundan bahsedilmesinin bir anlam ifade etmediğini, CMR’deki sorumluluk sisteminin tespitinin gene CMR’den hareketle yapılması gerektiğini açıklamıştır, ki gerçekten de AKINCI’nın gerekçe olarak göstermiş olduğu Yargıtay kararı TTK kapsamında olan bir taşımadaki ziya ve hasara ilişkin uyuşmazlık hakkındadır. bkz. AKINCI, s.87; eleştiri için bkz. AYDIN, s. 33. dn.9

Kanımızca; AYDIN'ın belirtmiş olduğu bu gerekçeler yerindedir. Bu bakımdan CMR'de taşıyıcının sorumluluğunun ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olarak düzenlenmiş olduğunu söylemek daha doğrudur. Taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumluluğunda çıkış noktası olarak ortada bir gecikme varsa bunda taşıyıcının kusurunun ilke olarak “hasar ve ziyadaki sorumluluk gibi” bulunmasından, yani taşıyıcının esasen kusurlu olmasından yola çıkmıştır. Burada taşıyıcının ilke olarak kusuru olduğunun kabul edilmesi gerektiği ve burada basiretli bir taşıyıcıdan beklenen özen yerine taşıyıcının göstereceği en üst seviyedeki özenin taşıyıcıyı bu sorumluluktan kurtaracağını belirterek bunun bir ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olarak düzenlenmiş olduğu rahatlıkla söylenebilir. Ancak taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için ancak ve sadece CMR 17'de yer alan nedenleri kanıtlaması gerekeceğinden burada kanımızca sorumluluğun hukuki niteliğinin tartışmalı olmasının pratik açıdan bir önemi bulunmamaktadır. Zira taşıyıcı burada sorumluluktan kurtulabilmek için kusursuzluğunu değil CMR 17'de belirtilen sorumluluktan kurtuluş sebeplerinin varlığını ispat etmeye çalışacaktır.

### **III. TÜRK TİCARET KANUNU'NA GÖRE**

Türk Ticaret Kanunu bakımından taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu ile zıya ve hasardan doğan sorumluluğu farklı maddelerde düzenlenmiştir. Taşıyıcının zıya ve hasardan doğan sorumluluğunun hangi ilkeden hareketle düzenlenmiş olduğu konusunda TTK m.781/II bize yardımcı olmaktadır. Hükme göre taşıyıcı zıya veya hasarın kendi kusuruna bağlı olmayan bir sebepten doğduğunu ispat etmekle sorumluluktan kurtulabilir. Bu bakımdan TTK'ya göre taşıyıcının zıya ve hasardan doğan sorumluluğu bir kusur sorumluluğu olarak düzenlenmiştir. Oysa ki TTK taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bakımından taşıyıcının sorumluluğunu CMR'de olduğu gibi taşıyıcının zıya ve hasardan doğan sorumluluğu ile aynı hükümde değil farklı bir hüküm ile düzenlemiştir.

Bu bakımdan TTK'ya göre taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bir kusursuz (objektif) sorumluluk hali olarak düzenlenmiştir. TTK m.780/II'ye göre taşıyıcının ancak gecikmenin mücbir sebepten veya gönderen veya gönderilenin fiil veya talimatlarından ileri gelmiş olduğunu ispat etmesi halinde gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulabilecek olduğunun düzenlenmiş olması bunu göstermektedir. Taşıyıcının bu bakımdan gecikmenin meydana gelmiş olmasında kusursuzluğunu ispat etmiş olması veya gecikmenin kaçınılmayacağı, sonuçlarını önleyemeyeceği bir beklenmeyen halden ileri gelmiş olduğunu ispat etmesi onu bu gecikme nedeniyle doğacak olan sorumluluktan kurtaramamaktadır. Taşıyıcı gecikme nedeniyle sorumluluktan kurtulabilmek için illiyet bağının kesildiğini, yani bir mücbir sebebin varlığını veya kendisine verilen bir talimatın bu gecikmeye neden olduğunu ispat etmesi gerekmektedir. Bu bakımdan taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu TTK'da CMR'ye oranla daha ağır ve kusura dayanmayan bir sorumluluk olarak öngörülmüş bulunmaktadır<sup>11</sup>.

#### IV. TÜRK TİCARET KANUNU TASARISI'NA GÖRE

TTK Tasarısında ise taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu CMR'de olduğu gibi taşıyıcının hasar ve ziyadan doğan sorumluluğu ile aynı maddede hükmü içerisinde düzenlenmiştir. Yani gecikmeden doğan sorumluluk TTK'da olduğu gibi ayrı bir madde halinde tasarıda yer almamaktadır. Tasarının 875. maddesi zıya veya hasar ile gecikmeden doğan sorumluluk başlığını taşımaktadır. Madde, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek olan süre içerisinde uğrayacağı zıya, hasar veya teslimindeki gecikmeden doğan zarardan taşıyıcının sorumlu olduğunu açıkça hükme bağlamıştır.

---

<sup>11</sup> **ARKAN**, s.136, 68, 69; Örneğin teknik yönden hiçbir arızası bulunmayan aracın yolculuk sırasında aniden freninin patlaması halinde eşyanın hasara uğraması sonucunda eşya gönderilene gecikerek telsim edildiği takdirde taşıyıcı TTK m.781/II gereği hasardan sorumlu tutulamayacak; buna karşılık araçta meydana gelen bir arıza mücbir sebep sayılamayacağından gecikmeden sorumlu olacaktır. Bkz. **AYDIN**, s.31.

Tasarı taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumluluğu konusunda TTK'dan farklı olarak taşıyıcının sorumluluğunun temelinde taşıyıcının özen yükümlülüğüne aykırı davranışının olduğunu 875/III'te vurgulamıştır<sup>12</sup>. Buna göre taşıyıcının gecikme nedeniyle meydana gelecek olan sorumluluktan kurtulabilmesi için gecikmenin meydana gelmemesi için her türlü özeni göstermiş olduğunu kanıtlaması gerekmektedir. Tasarının 876. maddesi ise CMR'de de aynı şekilde bulunmakta olan zıya, hasar veya gecikmenin taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği halden ileri gelmiş olması halinde, taşıyıcının sorumluluktan kurtulacağını ifade etmektedir. Tasarının gerek 875/III hükmü gerekse 876. madde hükmü birlikte değerlendirilince, tasarının gecikme nedeniyle öngörmüş olduğu sorumluluğun ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğunu söylemek mümkündür. Zira taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun bir kusur sorumluluğu olduğunu belirten m.875/III hükmünün hemen ardından bu sorumluluktan kurtulabilmek için azami özenin gösterilmiş olmasına rağmen kaçınamama ve sonuçlarını önleyememe hallerinin varlığının aranması burada taşıyıcıya yüklenen sorumluluğu ağırlaştırmaktadır.

## Ş2. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNU DOĞURAN DURUMLAR

Tez konumuzun başlığı altında incelemeye tabi tuttuğumuz gecikme; taşıyıcının eşyayı teslim aldıktan sonra meydana gelen gecikmelerdir. Bunun dışında gecikmeler de bir taşıma sözleşmesi kapsamında sözleşmenin akdedilmesinden sonra meydana gelebilmektedir. Örneğin taşıyıcı, taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan eşyayı kararlaştırılan tarihte teslim almamış olabilir. Sırf bu nedenle gönderen de fazladan depo ücreti ödemek zorunda kalmış, eşyaların yüklenmesi için tutmuş olduğu adamlara fazladan ücret ödemek zorunda kalmış veya sırf malın teslim yerinde fazladan durmasından ötürü bazı tedbirler almak için fazladan masraflar

---

<sup>12</sup> TTK Tasarısının ilk olarak 24.02.2005 tarihinde uygulayıcı ve akademisyenlerin görüşlerine sunulan halinde 785/III'ün son cümlesi "*meğer ki taşıyıcı kusursuzluğunu kanıtlamış olsun*" şeklinde metinde yer almakta iken 09.11.2005 tarihinde TBMM Başkanlığına gönderilen son halinde "*meğer ki taşıyıcı her türlü özeni gösterdiğini ispat etmiş olsun*" şeklinde değiştirilmiştir.

yapmış olabilir<sup>13</sup>. Bu şekildeki gecikmeler nedeniyle taşıyıcının sorumluluğu CMR'ye göre değil ulusal hukuka göre değerlendirilecektir. Örneğin açıklanan şekildeki bir uyuşmazlıkta uygulanacak hukukun Türk hukuku olarak tespit edilmesi halinde taşıyıcının bu şekildeki bir gecikmesi sözleşmenin müspet ihlali niteliğini taşıyacaktır ve BK m.96 çerçevesinde değerlendirilebilecektir<sup>14</sup>.

### §3. SORUMLULUĞUN KAPSAMI

#### I. GENEL OLARAK

CMR'de gecikme durumunda taşıyıcının sorumluluğunun kapsamı TTK'dan farklı olarak düzenlenmiştir. Buna göre; taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu CMR'nin 17. maddesinde ziya ve hasardan doğan sorumluluğu ile birlikte düzenlenmiş iken Türk Ticaret Kanunu'nda gecikme nedeniyle taşıyıcının sorumluluğu ziya ve hasarın düzenlendiği TTK m.781 dışında TTK 780. maddesinde ayrı bir hüküm olarak düzenlenmiştir. Ayrıca CMR'ye göre taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bir tazminat sorumluluğu olarak düzenlenmiştir. Yani gecikme nedeniyle bir zarar meydana gelmemiş ise sırf eşyanın tesliminin gecikmesi nedeniyle herhangi bir tazminat söz konusu olmayacaktır<sup>15</sup>.

Türk Ticaret Kanunu bakımından taşıma süresinin iki katını aştığı hallerde taşıma ücreti tamamen düşeceği gibi gönderen veya gönderilenin bu gecikme nedeniyle uğramış olduğu zararlar bakımından tazminat sorumluluğu olmasına karşın; taşıma süresinin iki katını geçmeyen gecikmeler bakımından bu gecikmeler nedeniyle bir zarar meydana gelmese dahi taşıma ücretinden indirim yapılacağı belirtilmiş olması bakımından, taşıma süresinin iki katını geçmeyen gecikmeler bakımından taşıyıcının gönderen veya gönderilene karşı olan sorumluluğu zararın varlığını aramaması nedeniyle cezai şart niteliği taşımaktadır<sup>16</sup>.

---

<sup>13</sup> Örneğin eşyanın açık yerde durması ve yağmur tehlikesi nedeniyle üzerinin örtülmesi veya bir depoya nakledilmesi gibi tedbirler. **KUBİLAY, Huriye**; Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu, İzmir 2001, s.176 vd.

<sup>14</sup> **AYDIN**, s.98.

<sup>15</sup> **KENDİGELEN**, s.283.

<sup>16</sup> **AKINCI**, s.130.

## II. CMR'YE GÖRE

Davacının taşıyıcı aleyhine gecikme nedeniyle açacağı bir tazminat davasında taşımanın süresi içinde yerine getirilmediği iddiasını ispatlamasının ardından, taşıyıcı CMR m.17/II'de belirtilen sebeplerden birine dayanarak sorumlu tutulamayacağını ispat edemezse, gecikme nedeniyle ortaya çıkan zararlardan dolayı sorumlu olacaktır. Taşıyıcının bu sorumluluğu bir tazminat sorumluluğudur. Yani taşıyıcı bu nedenle doğacak olan zararlardan dolayı hak sahibinin uğramış olduğu zararı tazmin borcu altındadır<sup>17</sup>.

Taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumlu olduğu bu zarar, taşımanın süresinde yapılamaması nedeniyle talep sahibinin (davacının, gönderen veya gönderilenin) malvarlığında meydana gelen müspet (dolaylı malvarlıksal) zararlardır<sup>18</sup>. Bunlar; gönderen veya gönderilenin kar kaybı, üretim kaybı, pazar kaybı, eşyanın geç teslimi sebebiyle gönderilenin taahhütlerini yerine getirememesi, fazladan ardiye ücreti ödenmesi, boşaltmada görev alacak işçilere eşyanın belirtilen tarihte gelmemesi

---

<sup>17</sup> **MESSENT/GLASS**, s.208

<sup>18</sup> Müspet zarar; sözleşmenin hiç veya gereği gibi ya da vaktinde ifa edilmemesinden doğan zarardır. Müspet zarar alacaklının tam ve doğru bir ifaya ilişkin menfaattir. Müspet zarar, edim borçlu tarafından tam ve gereği gibi yerine getirilmiş olsaydı, alacaklının malvarlığının göstereceği durum ile halihazırda gösterdiği durum arasındaki farktan oluşur. Bu bakımdan müspet zarar, fiili zarar ve yoksun kalınan kar olmak üzere iki kısma ayrılır. Borçlanılan edimin ifa edilmemesi nedeniyle alacaklının malvarlığının aktif kısmının azalmasına veya pasif kısmının çoğalmasına fiili zarar denir. Burada taşıyıcının gecikmesi nedeniyle hak sahibi tarafından ödenen fazladan depo ücreti, işçilerine ödediği fazladan ücret pasif kısmın artması olarak karşımıza çıkmaktadır. Aktif kısmın azalması olarak da eşyanın piyasadaki değerinin düşmesi, borsa rayicindeki düşüşü gösterilebilir. Bu bakımdan fiili zarar kısmına gönderen/gönderilenin taşıyıcının taşımayı süresi içinde gerçekleştireceğine güvenerek üçüncü kişilerle yapmış olduğu sözleşme ile borçlandığı edimi yerine getirememekten dolayı ödeyeceği tazminat ve cezai şartlar da girmektedir. Yoksun kalınan kar da müspet zararın bir parçasını oluşturur. Borca aykırı davranış olmasaydı, alacaklının malvarlığının göstereceği artışa yoksun kalınan kar denir. Burada sözleşmenin ihlali, malvarlığında meydana gelecek muhtemel bir artışı engellemiş, önlemiş olmaktadır. Örneğin taşınacak bir eşyanın süresinde ulaşması halinde bu eşya daha önce bir üçüncü kişiye kiraya verilecek ve böylece bu süre içerisinde de gönderen/gönderilenin fazladan bir kira elde edecek olması halinde gecikme nedeniyle gecikilen günler bakımından hak sahibinin elde edemediği kira onun yoksun kalınan bir karı olarak karşımıza çıkmaktadır. Yoksun kalınan kar farazi bir zarar olduğu için bunun miktarını belirlemek bazı hallerde zorluklar arzedebilir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **EREN**, s.1045,1046; **KARAHASAN**, **Mustafa Reşit**; Sorumluluk Hukuku, 6.Bası, İstanbul 2003, s.281; 13.HD.06/05/1986, E.2190, K.2693; 13.HD.28.06.1986,E.1839, K.4520. (**KARAHASAN**, s.285, 286)



nedeniyle fazladan ücret ödenmesi gibi zararlardır. Bu müspet zararların ispatı taşıyıcıya karşı gecikme nedeniyle talepte bulunan davacıya aittir<sup>19</sup>.

Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu CMR’de; taşıyıcının eşyanın zıya veya hasara uğramasından doğan sorumluluğu gibi bağımsız bir sorumluluk sebebi olarak düzenlenmiştir. Bu bakımdan bu iki sorumluluk türü birbirlerinin alternatifi olarak düzenlenmiş değildir<sup>20</sup>. Bunun yanında bazı durumlarda gecikmenin mi zarara yol açtığı, yoksa eşyadaki hasar dolayısıyla mı gecikmenin meydana geldiğinin tespiti zorluk yaratabilir. Bu iki durum arasındaki fark özellikle taşıyıcının sorumluluğunun sınırı bakımından önem taşımaktadır. Zıya ve/veya hasar durumunda taşıyıcıdan müspet zarar istenemeyip (taşıyıcının bu zıya veya hasarın oluşmasında CMR m.29 kapsamında değerlendirilen bir kastı olmaması halinde) sadece zıya veya hasara uğrayan eşyanın değeri istenebilmektedir. Bu tazminatın sınırını da CMR m.23/I-IV belirlemektedir. Oysa CMR m.23/V müspet zararların tazminini düzenleyen bir maddedir ve taşıyıcının gecikme dolayısıyla müspet zararlardan doğan sorumluluğunda taşıma ücretinin, taşıyıcının sorumluluğunun azami sınırını oluşturacağını hükme bağlamıştır<sup>21</sup>.

KAYA; burada gecikmeden doğan zararlar için istenecek tazminatın zıya ve hasar halinde istenebilecek tazminatın alternatifi olmadığını, bu iki zarar kaleminin yan yana bulunabileceğinden yola çıkarak her iki halde de (gerek gecikmenin hasar ve/veya zıya yol açması gerekse hasar ve/veya zıyanın gecikmeye yol açması) zıya ve/veya hasar sebebiyle oluşacak zararlar ile gecikme zararları için ödenecek tazminatın ayrı ayrı talep edilebileceğini belirtmektedir. Zıya ve/veya hasarın tazmininde sınırın CMR m.23/III’e göre; gecikme bakımından doğan zararlarda ise CMR m.23/V’e göre belirlenmesini gerekeceğini belirtmektedir<sup>22</sup>.

---

<sup>19</sup> **AYDIN**, s.105; **KAYA**, s.264; Ancak gecikme sebebiyle bozulma, çürüme gibi eşyanın zıya veya hasarı şeklinde meydana gelen zararlar gecikme zararı değildir. **AKINCI**, s.143; terminal hizmetleri için ödenecek ücretler hakkında bkz. **KUBİLAY**, Terminal, s.175vd.

<sup>20</sup> **AYDIN**, s.105, **KAYA**, s.264

<sup>21</sup> **AKINCI**, s.144.

<sup>22</sup> **KAYA**, s.264

AYDIN ise; yazarın görüşünü doğru bulmadığını zira taşıyıcının aynı nedenden dolayı iki tür tazminata birlikte mahkum edilmesinin mümkün olmadığını belirterek ikili bir ayırım yapmak suretiyle konuyu açıklamıştır. Şayet gecikme ile zıya ve/veya hasar farklı nedenden ileri gelmişse her iki sorumluluk bakımından da taşıyıcının sorumlu olacağını<sup>23</sup>; fakat gecikme eşyanın hasar ve/veya zıya uğramasına sebep oluyor ise veya hasar ve/veya zıya gecikmeye neden oluyor ise artık bu durumunun taşıyıcının zıya ve/veya hasardan doğan sorumluluğu çerçevesinde değerlendirileceğini, gecikmeden doğan sorumluluk hükümlerinin burada uygulama alanı bulmayacağını dolayısıyla taşıyıcının sorumluluğunun CMR m.23/I-IV hükümlerine tabi olacağını belirtmiştir<sup>24</sup>.

Taşıma süresinin aşıldığını, tazmini gereken zararın kapsamını ve zarar ile gecikme arasındaki illiyet bağına ispat yükü ise talep sahibi (gönderen veya gönderilen) üzerindedir. Buna karşın kararlaştırılan taşıma ücretini ispat yükü taşıyıcıya aittir<sup>25</sup>.

Burada bir başka sorun da tarafların taşıma sözleşmesinde gecikme durumunda uygulanmak üzere bir cezai şart öngörüp öngöremeyecekleridir. Tarafların taşıma sözleşmesinde taşıyıcının gecikmesi durumunda cezai şart ödeyeceği yolunda bir koşul koymaları ya da bağımsız bir garanti sözleşmesi yapmalarının CMR'nin 41/I maddesinde düzenlenen emredici hükmün dolanılması anlamına geleceğinden bu tür koşulların ve sözleşmelerin geçersiz olacağını belirtmek gereklidir. Bu sayede taşıyıcının menfaatleri de kanunca korunmuş ve haksız, ağır cezai şartlar konulması suretiyle piyasada haksız rekabet yaratılması engellenmiş olmaktadır<sup>26</sup>.

Gerek CMR'de gerekse Türk Ticaret Kanunu Tasarısında taşıyıcının gecikme nedeniyle olan sorumluluğu sınırlandırılmıştır. Bunun en önemli sebebini;

---

<sup>23</sup> Yazar, eşyanın zıya uğramasının aracın özel donanımında meydana gelen bir arıza nedeniyle olması, gecikmenin ise araç sürücüsünün hatası nedeniyle meydana gelen bir kaza neticesinde meydana gelmiş olması durumunu iki farklı sorumluluğun iki farklı nedene dayandığı durumlara örnek olarak göstermiştir. Bkz. **AYDIN**, s.105.

<sup>24</sup> **AYDIN**, s.106,107; aynı yönde bkz. **AKINCI**, s.144.

<sup>25</sup> **KAYA**, s.264; **AYDIN**, s.144.

<sup>26</sup> **KAYA**, s.265; **AKINCI**, s.144, 145.

gecikmenin, aşağıda ayrıntılı olarak inceleyeceğimiz zıya karinesinde belirtilen sürelerle ulaşması halinde gönderen veya gönderilenin eşyanın kaybolmuş olduğu karinesine dayanarak taşıyıcının sorumluluğuna başvurabilmesi imkanının düzenlenmiş olması oluşturmaktadır.

### A. Zıya Karinesi

CMR m.20'ye göre; eşyanın taşınması için bir taşıma süresi taraflarca kararlaştırıldığı durumda bu taşıma süresinin sona ermesini izleyen 30 gün içinde; eğer taraflarca kararlaştırılmış bir taşıma süresi yok ise taşıyıcının eşyayı teslim almasından sonra 60 gün içinde eşyanın teslim edilmemiş olması halinde bu durum, eşyanın zıyana (kaybolmuş olduğuna) kesin kanıt oluşturur ve bunun üzerine hak sahibi de (buna dayanarak dava açmaya hakkı olan taraf) eşya kaybolmuş gibi hareket edebilecektir. Bu nedenle eşyanın yanlış kişiye teslim edilmesi veya aracın arızalanması veya gümrükteki sorunlardan, bu bahsettiğimiz sürelerle ulaşan gecikmeler eşyanın zıyaı sonucunu doğurabilecektir<sup>27</sup>. Gecikmenin bu madde hükmünce eşyanın zıyaı olarak değerlendirilmesi durumunda taşıyıcıdan eşyanın bedeli ile birlikte taşıma ücreti de talep edilebilir<sup>28</sup>.

CMR bir yandan taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bakımından taşıyıcı lehine olan taşıma ücretiyle sınırlı bir sorumluluk prensibi getirirken bir yandan da CMR m.20/T'de açıkça belirtilen bu düzenlemeyi getirerek aslen taşıyıcı bakımından gecikmenin bir üst sınırını da belirlemiş olmaktadır. Bu maddedeki süreler geçmiş fakat hala taşıma konusu eşya teslim edilmemişse CMR'ye göre artık burada gecikmenin ötesinde bir durum vardır ve eşyanın gelip gelmeyeceği kuşkulu görülmektedir. Bu sebeple bu madde hükmüne dayanarak taşıyıcıya karşı eşyanın

---

<sup>27</sup> Madde burada; belirlenen süreler içerisinde eşyanın teslim edilmemiş olması halinde, bu durumun eşyanın kaybolmuş olduğuna karine değil de kesin kanıt "*conclusive evidence*" oluşturacağını düzenlemiş olması bakımından artık bu delil mahkemeyi bağlayıcı bir hal almaktadır. Bu durumda artık hakim talep sahibinin dayandığı bu delile göre eşyanın zayı olmuş olduğuna karar vermek zorundadır. **CLARKE**, s.172.

<sup>28</sup> **AKINCI**, s.129-130; CMR gecikmeyle ilgili olarak zıya karinesi öngörürken TTK 780.maddesi gecikme durumunda taşıma ücretinin gecikmeyle orantılı olarak indirileceğini düzenlemiştir. Ancak gecikmenin taşıma süresinin iki katını geçmesi durumunda taşıma ücretinin tamamen düşeceğini ve gecikme sebebiyle uğranılan zararın tazmininin de taşıyıcıdan talep edilebileceğini belirtmektedir.

zıyaından kaynaklanan hakların kullanılması yolu açılmıştır. Bu bakımdan CMR, hak sahibinin gecikme halinde mağduriyetini önlemek için gerekli yollara başvurabileceği zaman sınırını da bu açık hüküm ile belirlemiş bulunmaktadır<sup>29</sup>.

Hemen belirtmek gerekir ki; maddede öngörülen bu sürelerin dolmasından sonra eşya teslim edilecek olursa, eğer alıcı halen eşyayı teslim almak istiyorsa bu eşyayı teslim alabilir. Öngörülen tarihten sonra dahi olsa, eşyanın alıcının rızası ile teslim alınmasının ardından teslim alan hak sahibi taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumluluğunu düzenleyen hükümlerine başvurabilir. Ancak taşıyıcı için öngörülen bu süreler geçtikten sonra alıcı eşyayı teslim almak istemiyorsa artık hak sahibi CMR'nin 20. maddesinin lafzına uygun olarak eşyanın zıyaına ilişkin sonuçları uygulamaya koyabilecektir<sup>30</sup>.

CMR m.20/II'ye göre hak sahibi kaybolmuş sayılan bu eşya karşılığında taşıyıcıdan tazminatını aldıktan sonra, taşıyıcıya yazı ile başvurarak tazminatın ödenmesini takip eden yıl içinde eşyanın bulunması halinde kendisine bilgi verilmesini talep edebilir. Hak sahibinin bu şekilde bir başvurusunun bulunduğu taşıyıcı tarafından hak sahibine yazı ile bildirilir. Hak sahibinin bu talebi karşısında taşıyıcı tarafından eşya bulunursa, taşıyıcının hak sahibine eşyanın bulunduğu bilgisini vermesinden itibaren 30 gün içinde hak sahibi, daha önce bu madde hükümlerine başvurarak taşıyıcıdan almış olduğu tazminatı, tazminatın kapsadığı masrafları mahsub ederek geri vermek ve taşıma senedinde gösterilen ücretleri ödemek koşuluyla eşyanın kendisine teslim edilmesini talep edebilecektir. Taşıyıcının bu şekilde, eşyayı hak sahibine teslim etmesi halinde, hak sahibi tarafından taşıyıcının gecikmeden doğan taşıma ücretiyle sınırlı sorumluluğu devam edecektir, bu bakımdan hak sahibinin uğramış olduğu müspet zararları ispat etmesi halinde taşıyıcının gecikme nedeniyle olan sorumluluğuna başvurma hakkı saklı kalmaya devam etmektedir<sup>31</sup>.

<sup>29</sup> CLARKE, s.172; MESSENT/GLASS, s.176 vd; THEUNIS, s.96; LOEWE, s.371 vd.

<sup>30</sup> MESSENT/GLASS, s.177; THEUNIS, s.96; AKINCI, s.129; ARKAN, Sempozyum, s.17; ayrıca bu durumda ödenecek tazminat CMR 23 gereğince tespit edilecektir.

<sup>31</sup> CLARKE, s.173; ayrıca böyle bir durumda belirtmek gerekir ki olayın özelliğine göre uygulanabildiği takdirde CMR m.26'da belirtilen teslimdeki gecikmeler için hak sahibinin taşıyıcıya karşı olan tazminat talep etme hakkı da saklı kalmaya devam etmektedir.

Hak sahibinin CMR m.20/II’de belirtilen şekilde tazminatı aldıktan sonra yazı ile başvurarak eşyanın bulunması halinde kendisine yazı ile bildirilmesi konusunda bir yazılı talebi olmaması veya taşıyıcının bu talebi yerine getirmemiş olması durumunda; aynı şekilde CMR m.20/III’te belirtilen 30 gün içinde kendisine yazı ile bilgi verilmiş olan hak sahibinin eşyanın kendisine teslimi talebinde bulunmamış olması halinde; veya tazminatın ödenmesinden itibaren bir yıl içinde eşya bulunmadığı takdirde, artık eşyanın taşıyıcının malvarlığına dahil olduğu varsayılır ve bu eşya üzerinde taşıyıcı buldukları ülke yasalarına göre tasarrufta bulunabilir.

### **B. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Bakımından Zıya Karinesi**

TTK Tasarısı CMR’de belirlenen esaslar çerçevesinde taşıma hukukumuzda yenilik getiren bir anlayış içinde olduğundan CMR’de olduğu gibi gönderilen/gönderenin eşyanın teslimini uzun süre beklemesini önleyici bir hüküm getirerek, tasarıda belirlenen süre içerisinde teslim edilmemiş olan eşya bakımından hak sahibinin o eşyaya ne zaman zayi olmuş gözüyle bakabileceği düzenlenmektedir.

Mevcut Türk Ticaret Kanunu’ndan farklı olarak TTK Tasarısı yeni bir hüküm olarak m.874’de zıya karinesi düzenlemesini getirmektedir. Tasarının bu karineyi genel hatlarıyla CMR’de düzenlenen esaslara benzer şekilde düzenlemiş olduğu söylenebilir. Zira tasarının madde gerekçesinde de tasarıda yer alan bu düzenlemenin kaynağının CMR’nin 20. maddesi olduğu açıkça belirtilmiştir.

TTK Tasarısı m.874/I’e göre taşıma süresini izleyen yirmi gün içerisinde eşya gönderilene teslim edilmezse hak sahibi artık o eşyaya zayi olmuş gözüyle bakabilir. Sınır ötesi taşımalarda ise bu sürenin otuz gün olacağı belirtilmiştir. Bu düzenleme ile artık yurtiçi taşımalar bakımından da hak sahibinin, eşyayı zıyaa uğramış olarak kabul edebileceği süre açıkça belirlenmiş olmaktadır.

CMR m.20’de taşıma süresinin taraflarca belirlenmiş olması halinde ve taraflarca kararlaştırılmış bir taşıma süresi bulunmaması halinde olmak üzere zıya

karinesinden faydalanabilmek için iki farklı süre düzenlenmiş<sup>32</sup> olmasına karşın TTK Tasarısı bu şekilde bir ayırma gitmeksizin eşyanın taşıma süresinin dolmasını izleyen 20 gün içerisinde teslim edilmemiş olması halinde maddenin uygulanabileceğini belirtmektedir. Bu bakımdan tasarıda düzenlenmiş olan zıya karinesi bakımından taşıma süresinin taraflarca belirlenmiş olup olmadığının maddede belirtilen süre bakımından bir fark bulunmamaktadır. Maddede belirtilen taşıma süresi taraflarca kararlaştırılmış olabileceği gibi tasarının 873. maddesinde belirtilen şekilde özenli bir taşıyıcı tarafından taşımanın gerçekleştirilmesi gereken makul sürenin tespiti ile ortaya çıkan süre de olabilir. Sürenin taraflarca kararlaştırılmış olması sadece uyumsuzluk halinde taşıma süresinin ispatı bakımından kolaylık sağlayacaktır.

Tasarının 874/I'inci maddesinin ikinci cümlesinde sınır ötesi taşımalar bakımından zıya karinesindeki bu süre 30 gün olarak belirtilmiştir. Burada hangi tür taşımaların sınır ötesi taşımalar olarak kabul edileceği belirsizdir. Sınır ötesi taşıma ile kastedilen Türkiye ile başka bir ülke arasında yapılacak olan bir taşıma ise, ki sınırötesi kelimesinden bu anlaşılmaktadır, bu maddenin CMR m.1 hükmü gereği uygulanması mümkün olmayacaktır. Zira Türkiye ile gerek CMR'ye taraf başka bir ülke, gerekse CMR'ye taraf olmayan herhangi bir ülke arasında yapılacak olan taşımalar bakımından CMR hükümleri bir iç hukuk düzenlemesi olarak uygulama alanı bulacağından ve CMR m.20 hükmü de zıya karinesi başlığı altında taşıma süresinin taraflarca kararlaştırılıp kararlaştırılmamış olmasına göre ikili bir ayırma giderek hangi sürelerin geçmesi halinde talep sahibinin eşyanın zıya uğramış olduğu karinesine dayanabileceği özel olarak düzenlenmiş olması karşısında kanımca TTK Tasarısı 874/I'in son cümlesinin uygulanma olanağı bulunmamaktadır.

CMR m.20'de zıya karinesi başlığı altında taşıyıcının eşyayı kararlaştırılan taşıma süresini izleyen 30 gün içerisinde, kararlaştırılmış bir taşıma süresi bulunmaması halinde ise eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınmasını izleyen 60 gün içerisinde teslim etmemesi halinde uygulama alanı bulacağı düşünüldüğünde, TTK Tasarısı zıya karinesi bakımından hak sahibi için taşıma süresinin geçmesinden itibaren 20 gün gibi CMR'ye oranla daha kısa bir bekleme süresi öngörmüş

---

<sup>32</sup> Bkz yukarıda §3, s.39.

bulunmaktadır. Bunun nedeni TTK Tasarısının da tıpkı mevcut TTK'da olduğu gibi sadece yurtiçi karayolu taşımalarında uygulanacak hükümler oluşundan ileri gelmektedir. Örneğin, İzmir İstanbul arasında yapılacak bir taşımada hak sahibi tarafından eşyanın zayi olmuş olduğunun kabul edilebilmesi için taşıma süresinin bitiminden itibaren 20 gün geçmesi gerekirken bu sürenin örneğin İngiltere Türkiye arasında yapılacak olan bir taşımada daha uzun olarak öngörülmesi olağandır. Zira CMR'ye taraf olan ülkelerin çeşitliliği ve ülkeler arasındaki mesafelerin uzunluğu dikkate alındığında TTK Tasarısının bu konuda CMR'dekine oranla daha kısa bir bekleme süresi öngörmesi doğru bir yaklaşım olmuştur. Buna rağmen yurtiçi bir taşımada mesafelerin CMR'ye taraf bir ülke ile diğer bir ülke arasında yapılacak taşımalara oranla genellikle daha kısa mesafelerde gerçekleşecek olması gözönüne alındığında talep sahibi bakımından eşyanın zayi olmuş olduğunun kabulü için 20 günlük bekleme süresini geçirmek zorunda olduğu düşünülünce bu sürenin aslında bir yurtiçi taşıma bakımından oldukça uzun bir bekleme süresi olduğunu da söylemek mümkündür.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısının 874. maddesi diğer fıkralarında ise eşyanın bulunması halini çeşitli varsayımlara göre yine CMR m.20 ile benzer şekilde düzenlemektedir. TTK Tasarısının m.874/II'e göre hak sahibi yukarıda belirtilen sürenin geçmesinden sonra eşyanın zıya uğradığı karinesinden hareketle taşıyıcıdan tazminatı alması esnasında veya almasından sonra eşyanın tekrar bulunması halinde kendisine haber verilmesini isteyebilir. Eşyanın bulunması halinde taşıyıcı tarafından kendisine haber verilen hak sahibi 30 gün içerisinde tazminatı taşıyıcıya geri ödeyerek eşyanın kendisine teslimini isteyebilir. Tabi bu halde taşıma ücretinin ödenme yükümlülüğü ve tazminat hakları saklı tutulmuştur. TTK Tasarısı m.874/IV'te de belirtildiği üzere zıya karinesinden faydalanarak taşıyıcıdan tazminat almış hak sahibi eşyanın bulunması halinde kendisine haber verilmesini istemez ya da eşyanın bulunduğu haberinin kendisine bildirilmesinden itibaren 30 gün içerisinde eşyanın kendisine teslimini talep etmez ise artık taşıyıcı eşya üzerinde serbestçe tasarrufta bulunabilecektir.

CMR m.20 gereği burada taşıyıcının hak sahibine, zıya karinesinde belirlenen sürelerin geçirilmiş olması nedeniyle tazminat ödemesini takiben eşyanın bulunması halinde eşyanın bulunduğunu bildirim yükümlülüğü, tazminatın ödenmesini takiben 1 yıllık süre ile sınırlandırılmış olmasına rağmen TTK Tasarısında düzenlenmiş olan zıya karinesinde bu şekilde bir sınırlama öngörülmemiştir. Bu bakımdan tasarıya göre hak sahibinin eşyanın bulunması halinde kendisine bilgi verilmesini istemesi halinde taşıyıcının bu eşyayı bulacağı tarihin hak sahibine bildirim yükümlülüğü bakımından bir önemi bulunmamaktadır.

### **III. TÜRK TİCARET KANUNU DÜZENLEMESİNE GÖRE**

#### **A. Genel Olarak**

Türk Ticaret Kanunu'nda taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu m.780/I'de iki cümle halinde ikili bir ayırım yapılmak suretiyle düzenlemeye gidilmiştir. Buna göre gecikmenin taşıma süresinin iki katını geçip geçmediği tespit edilmek suretiyle taşıyıcının sorumluluğunun belirlenmesi gerekmektedir. Aşağıda öncelikle gecikmenin taşıma süresinin iki katını aşmamış olması halinde taşıyıcının bu gecikme nedeniyle olan sorumluluğu, daha sonra da gecikmenin taşıma süresinin iki katını aşması halinde tabi olacağı sorumluluk incelenecektir.

#### **B. Gecikme Taşıma Süresinin İki Katını Aşmıyorsa**

Türk Ticaret Kanunu m.780/I'in ilk cümlesine göre eşya TTK 779. maddede belirlenen taşıma süresinden sonra ulaşırsa, taşıma ücreti gecikme ile orantılı olarak indirilecektir. Bir başka deyişle, gecikme halinde bu gecikme taşıma süresinin iki katına ulaşmıyorsa taşıma ücreti gecikilen süre ile oranlanarak indirim tabi tutulacaktır<sup>33</sup>.

<sup>33</sup> "... Taşıma sözleşmesinde belirtilmemiş hükme dayanak yapılan bilirkişi raporunda taşımanın normal olarak altı gün içinde gerçekleşmesi gerektiği mutalaa olunmuştur. Eşyanın sekiz günde taşındığı ihtilafsız olduğundan taşımanın iki günlük gecikmeyle yapıldığının kabulü gerekmektedir. TTK 780/I'in ilk cümlesi uyarınca eşyanın sözleşme veya ticari teammül ile belli olan veya halin icabına göre belirlenen sürelerden sonra varma yerine ulaşmış olmasının müeyyidesi taşıma ücretinin gecikme süresi ile orantılı olarak indirilmesinden ibarettir. Bu



Görüleceği üzere bu cümlede zarardan hiç söz edilmemiştir. Dolayısıyla gecikmeden doğan bir zarar bulunmasa dahi taşıma ücretinden gecikilen süre ile orantılı olarak indirim yapılması gerekecektir. Bu indirim taşıyıcı aleyhine bir cezai şart niteliğindedir<sup>34</sup>. Hak sahibi bu türden bir gecikme nedeniyle cezai şart niteliğinde olan bu indirimden başka bir tazminat isteyemez. Bu bakımdan gecikme taşıyıcının ağır kusur veya kastından doğmuş olsa dahi gönderen veya gönderilen bu gecikmenin taşıma süresinin iki katını aşmamış olması nedeniyle sadece taşıma ücretinden yapılacak olan indirimle yetinmek zorundadır. Ancak şartlar mevcutsa talep sahibinin zararlarının haksız fiil hükümlerine dayanılarak tazmini söz konusu olabilir<sup>35</sup>.

Cezai şart; borçlunun alacaklıya karşı mevcut bir borcu hiç veya gereği gibi ifa etmemesi halinde ödemeyi vaad ettiği, ekonomik değeri olan bir edimdir. Bu bakımdan cezai şart borçlunun asli edimini hiç veya gereği gibi ifa etmemesi hali için kararlaştırılmış olduğundan aslen şarta bağlı bir edim taahhüdüdür. Burada erteleyici bir şart söz konusudur ve bu şart da muaccel bir edimin hiç veya gereği gibi ifa edilmemesi halinde söz konusu olacaktır. Cezai şart asıl alacağı kuvvetlendirme amacı güder<sup>36</sup>. Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere TTK 780/I'in birinci cümlesinde belirtilen husus taşıyıcının taşımayı süresi içerisinde yerine getirmesini sağlamak amacıyla, yani taşıma sözleşmesini gereği gibi ifa etmesi amacıyla düzenlenmiş bir madde olarak karşımıza çıkmaktadır.

---

*durum karşısında normalde altı günde taşınması icap eden eşyanın varma yerine iki günlük gecikme ile ulaştığı nazara alınarak (1.000.000) lira taşıma ücretinin 2/6'sını oluşturan 333.333 lirasının yasal faizi ile birlikte davalıdan tahsiline karar vermek gerekirken aksine düşünceler ile hüküm kurulmuş olması doğru görülmemiştir.” 11.HD. 22.4.1987, E.221,K.2432. (ERİŞ, s.291) Aynı yönde bkz.11.HD, 27.04.1995, E.1995/1505, K.1995/3820. (ERİŞ, s.294).*

<sup>34</sup> AYDIN, s.144; ARKAN, s.176.

<sup>35</sup> ARKAN, s.176,177; yazar buna örnek olarak taşıyıcının gönderenin rakibi olan bir firma tarafından maddi çıkar sağlanması karşılığında göndereni sırf zarara uğratmak maksadıyla kasten taşıma süresini geçirmiş olması halinde BK m.41/II'deki koşullar gerçekleşmiş olduğundan taşıyıcının gecikmeden doğan tüm zararlardan sorumlu olacağını belirtmiştir.

<sup>36</sup> Cezai şartlar bakımından alacaklı olan taraf borcun hiç veya gereği gibi ifa edilmemesinden dolayı bir zarara uğramamış olsa dahi, borçlu taraf kararlaştırılan cezayı ödemekle yükümlüdür. (BK m.159/I) Bu bakımdan alacaklı, bir zararın varlığını ve miktarını ispat ile yükümlü olmaksızın şartları gerçekleşmişse borçludan cezai şartın ödenmesini talep edebilir. Cezai şart ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. EREN, s.1169-1171; OĞUZMAN, Kemal / ÖZ, M. Turgut; Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 3.Bası, İstanbul 2000, s.869 vd.; REİSOĞLU, Safa; Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 16. Bası, İstanbul 2004, s.390vd.

CMR'ye tabi olan bir taşımada gecikme nedeniyle gerçekte bir zarar doğmamış ise sadece gecikmenin varlığı tek başına taşıyıcıdan tazminat talebi hakkı vermez. CMR'de TTK 780 hükmünde olduğu gibi taşıma ücretinin gecikme ile orantılı olarak indirileceğine ilişkin bir düzenleme mevcut değildir. CMR'de gecikme nedeniyle bir tazminat talebinin sözkonusu olabilmesi için hak sahibinin gecikme nedeniyle zarara uğramış olması ve uğramış olduğu bu müspet zararını ispat etmesi gerekmektedir<sup>37</sup>.

TTK'daki bu düzenleme TTK Tasarısında da 875/III'te benzer şekilde yer almaktadır. Buna göre gecikme halinde bir zarar oluşmasa dahi taşıma ücretinin gecikme ile orantılı olarak indirilecek olduğunun belirtilmiş olması bu düzenlemenin bir cezai şart olarak kalmaya devam ettiğini göstermektedir. TTK Tasarısı burada gecikmenin taşıma süresinin iki katını aşmış olduğuna veya gecikme nedeniyle bir zarar meydana gelip gelmediğine bakılmaksızın taşıma ücretinin gecikmeyle orantılı olarak indirileceğini hükme bağlamıştır<sup>38</sup>.

### **C. Gecikmenin Taşıma Süresinin İki Katını Aşması**

TTK m.780/I'in ikinci cümlesinde belirtildiği üzere gecikmenin sözleşme ile kararlaştırılan sürenin iki katını geçmesi halinde taşıma ücreti tamamen düşecektir. Bunun yanı sıra gecikme nedeniyle uğranılan zarar da taşıyıcıdan talep edilebilecektir.

Görüldüğü gibi burada gecikme süresinin taraflarca kararlaştırılan sürenin iki katını aşması halinde zararın varlığı koşuluna bağlı olmaksızın taşıma ücreti düşmektedir. Bu bakımdan TTK m.780/I'in birinci cümlesinde gecikilen süre ile taşıma ücretinin orantılı olarak indirilmesindeki benzer bir durum olarak burada da

---

<sup>37</sup> KAYA, s.250.

<sup>38</sup> Tasarının 875/III maddesinde, gecikme halinde herhangi bir zarar oluşmasa dahi taşıma ücretinin gecikilen süre ile orantılı olarak indirileceği hükmü yanında yine aynı maddenin birinci fıkrasında taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumlu olduğunu, bu bağlamda gecikme nedeniyle zarar oluşmaması halinde taşıyıcının bir sorumluluğunun da olmayacağı anlamına gelen hükmünün bir arada bulunmasının maddede düzenlenen sorumluluk sistemi bakımından çelişkili olduğu yönündeki açıklamalar için bkz. AYDIN, Tasarı Değerlendirmesi, s.72, 73.

taşıma ücretinin tamamen düşecek olması maddenin bir cezai şart olarak düzenlenmiş olduğunu teyit eder niteliktedir<sup>39</sup>.

Gecikmenin taşıma süresinin iki katını aştığı hallerde, taşıma ücretinin tamamen düşmesi yanında artık taşıyıcı gönderen veya gönderilene karşı bu gecikmeden dolayı uğramış oldukları zarar tazmin yükü altına da girecektir. Burada hemen şu hususu belirtmek gerekir ki maddede belirtilen zarar gecikme nedeniyle taşınan eşyanın uğramış olduğu kısmi zıya veya hasar niteliğinde bir zarar değildir. Zira eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı tarih ile gönderilene fiilen teslim edildiği tarih arasında eşyanın uğrayacağı zıya ve hasarlardan dolayı taşıyıcı TTK m.781’de getirilmiş olan özel düzenleme gereği sorumlu olacaktır. TTK m.781’de özel olarak düzenlenmiş olan eşyanın uğramış olduğu olası bir zıya veya hasarın hangi nedenden doğduğu ve bu zıya veya hasarın hangi süre içinde meydana geldiği konusunda bir ayırım yapılmamıştır<sup>40</sup>. Burada bahsedilen gecikme nedeniyle meydana gelen zarar ise tıpkı CMR’de yapmış olduğumuz açıklamada yer alan taşıyıcının gecikme nedeniyle hak sahibinin uğramış olduğu eşyanın borsa rayicindeki fiyatının düşmesi, pazar kaybı, fazladan ardiye ücreti ödenmesi gibi müspet zararlardır. Tabi bu zararın varlığını ve miktarını ispat yükü talep sahibine ait olacaktır<sup>41</sup>.

TTK m.780/I’in ikinci cümlesinde gecikme süresinin taraflarca sözleşme ile kararlaştırılmış olan taşıma süresinin iki katını geçmesi halinden açıkça bahsedilmiş olması nedeniyle burada taşıma süresinin sözleşmede belirtilmemiş olup da TTK 779. maddesine göre belirlendiği taşımalar hakkında bu hükmün uygulanıp uygulanmayacağı doktrinde farklı görüşlere neden olmaktadır.

---

<sup>39</sup> **AKINCI**, s.145; **DOĞANAY, İsmail**; Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C.II, 4. Bası, İstanbul 2004, s.2273

<sup>40</sup> TTK 780. maddesinin başlığı gecikme olmakla beraber eşyanın niteliğinde bir bozulma olmaması hali için düzenlenmiştir. Eğer eşyada bir bozulma varsa bu zarar ayrıca istenebilecektir. 11.HD, 09.04.1985, E.1031, K.2079. (**ERİŞ**, s.290); **ADIGÜZEL, Burak**; Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya Ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, 1. Bası, İstanbul 2003, s.100.

<sup>41</sup> **ARKAN**, s.177; **AKINCI**, s.144.

Burada madde metnine bağılı kalarak yorum yapılması gerektiğini belirten görüşe göre; gecikmenin ticari teamül ve halin icabından belli edilen bir sürenin iki katını geçmesi halinde bu nedenle doğan zararlardan taşıyıcının sorumlu olmaması gereklidir. Zira TTK m.780/I'in ilk cümlesinde TTK 779. maddeye yollama yapılmak suretiyle sürenin sözleşme ile veya ticari teamüle göre veya halin icabına göre belli edildiği halleri öngörerek düzenlenmiş olduğu; oysa ki ikinci cümlede sadece sürenin sözleşme ile belirlenmiş olması halinin açıkça tek neden olarak sayıldığını belirtmektedirler. Bu ayırımın yapılmasının nedeni olarak da gönderenin eşyanın özelliğine önem vererek taşıma süresinin uzamasından endişe ederek sözleşmede süre tayin etmiş olduğunu, gönderenin sözleşmeye bir süre kaydı koymadığı hallerde gecikmeden bir zarar doğacağını düşünmemiş olduğunu, bu bakımdan TTK m.780/I'in ikinci cümlesinin, lafzına da bağılı kalınarak sadece sözleşme ile sürenin belirlenmiş olduğu hallerde uygulama alanı bulması gerektiğini belirtmektedir<sup>42</sup>. Nitekim Yargıtayın bu yönde bir kararı mevcuttur<sup>43</sup>.

Doktrinde çokça taraftar bulan görüş ise; burada maddenin bu denli dar yorumlanmaması gerektiği ve burada kanun koyucunun amacının taşıyıcının sorumluluğunu belirli bir koşulla sınırlamak değil, gecikme durumunda taşıyıcıya uygulanacak olan yaptırımı düzenlemek olduğundan hareketle taşıma süresinin sözleşme ile kararlaştırılmış olduğu durumlarda taşıma ücretinin düşeceğini kabul ederken taşıma süresi kararlaştırılmamışsa bu yaptırımın uygulanmayacağını ileri sürmenin yerinde olmayacağını belirtmektedirler. Nitekim taşıma süresinin kararlaştırılmamış olması halinde bu sürenin TTK m.779'da belirtilen şekliyle teamüle ve halin icabına uygun sürenin belirlenerek gecikmenin bu şekilde belirlenen

---

<sup>42</sup> ZEYNELOĞLU, s.237,238

<sup>43</sup> "Taşıma sözleşmesinde taşıma süresi saptanmadığına göre öngörülen sürenin iki katını aşan gecikme süresinden söz edilemez. Bu durumda TTK 780. maddesinin birinci fıkrasının ikinci cümlesi uyarınca, taşıma ücretinin tümüyle düşeceğinin olanağı yoktur. Ancak TTK 779. maddesiyle 780. maddesinin birinci fıkrasının birinci cümlesi hükmü gözetilerek uzman bilirkişiler aracılığıyla makul taşıma süresinin saptanması ve belirlenecek gecikme süresi de nazara alınarak taşıma ücretinden indirim yapılması gerekmektedir."11.HD 12.06.1980, E.2501, K.3124. (Karar için bkz ERİŞ, s.289; ZEYNELOĞLU, s.238 dn.269)

sürenin iki katını aşıp aşmadığı belirlenebilmelidir<sup>44</sup>. Nitekim Yargıtay da bu görüş doğrultusunda birçok karar vererek doktrindeki baskın görüşe katılmıştır<sup>45</sup>.

Biz de gerek bu konuda amaca uygun yorum yapılması gerektiği düşüncesinden gerekse TTK m.780/I'in ilk fıkrası gereği taşıma ücretinden orantılı olarak indirim yapılması halinde örneğin gecikmenin teamüle göre belirlenen taşıma süresinin iki katı çıkması halinde orantılı olarak indirme yapılacak olunursa bu şekilde de taşıma ücretinin hiç ödenmemesi gerektiği sonucuna zaten varılacağından<sup>46</sup> kanun koyucunun burada taşıma süresinin nasıl belirlendiğinin öneminden ziyade gecikmenin taşıma süresinin iki katını aştığı haldeki taşıyıcının sorumluluğunu (bu gecikme nedeniyle ortaya çıkan zarardan sorumluluk) düzenlemiş olduğunun anlaşıldığından hareketle bu görüşe katılmaktayız.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısında taşıma ücretinin gecikmeyle orantılı olarak indirileceği hükmü TTK'daki şekline benzer şekilde tasarıda da yer almasına rağmen gecikme bakımından tasarıda gecikmenin taşıma süresinin iki katını aşması halinde taşıyıcıdan gecikme nedeniyle uğranılan tüm zararların tazmin edilebileceğini düzenleyen bir hüküm mevcut değildir. Bu bakımdan gecikmenin taşıma süresinin iki katına ulaşması halinde taşıma ücretinin orantılı olarak indirilmesi halinde taşıma ücreti ödenmeyeceği sonucuna varmak mümkündür. Tasarının m.875/I'de ise taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun zıya ve hasardan doğan sorumluluk ile birlikte düzenlenmiş olması nedeniyle bu şekilde ikili bir ayrıma gitmeksizin taşıyıcının gecikme nedeniyle oluşan zararlardan sorumlu olduğu belirtilmiştir. Burada belirtilen zararı, hak sahibinin uğramış olduğu müspet zarar olarak CMR m.17/I'de belirtilen esaslar dahilinde değerlendirmek gerekmektedir.

<sup>44</sup> **ARKAN**, s.177; **AKINCI**, s.130; **ERİŞ**, s.287.

<sup>45</sup> Sözleşmede süre gösterilmese bile teamüle göre saptanan sürenin iki misli bir gecikme ile yapılan taşımada taşıma ücreti hakkı kaybedilir. TD 28.09.1971, E.4482, K.5886. (**ERİŞ**, s.288); 11.HD 24.02.1994, E.4367, K.1458. (**ERİŞ**, s.292, 293); aynı yönde bkz. 11.HD, 14.10.1999, E.1999/3120, K.1999/8700. (YKD, C.XXVI, S.5, Mayıs 2000, s.713 vd.)

<sup>46</sup> Örneğin teamüle göre 8 günde yapılması gereken bir taşımanın 16 günde yapılmış olması halinde taşıma ücretinin orantılı olarak indirime tabi tutulması halinde taşıma ücretinin 8/8'inin indirilmesi gerekir ki, bu da taşıma ücreti ödenmeyeceği anlamına gelmektedir.

Tasarının 875. maddesinde birinci fıkrada taşıyıcının gecikme nedeniyle doğacak olan zarardan sorumlu olduğunun belirtilmesi, üçüncü fıkrada ise gecikme halinde herhangi bir zarar oluşmasa dahi taşıma ücretinin gecikme ile orantılı olarak indirileceğinin hükme bağlanması maddenin kendi içerisinde gecikme nedeniyle taşıyıcının tabi olduğu sorumluluk prensibi yönünden uygunsuzluk yaratmaktadır<sup>47</sup>.

#### IV. ORTAK DEĞERLENDİRME

Gerek CMR gerekse Türk Ticaret Kanunu gecikme nedeniyle taşıyıcıdan talep edilecek olan zararların hak sahibinin uğramış oldukları müspet zararlar olduğunu belirtmektedirler. Yukarıda zıya karinesi başlığı altında incelemeye çalıştığımız üzere CMR'nin 20. maddesine göre eşyanın teslimi için kararlaştırılan tarihi takip eden 30 gün veya böyle bir kararlaştırma yok ise taşıyıcının eşyaları teslim aldığı tarihten itibaren 60 gün içerisinde eşyaların teslim edilmemesi durumunda, eşyaların zıyaa uğradığı konusunda bir karine doğacaktır ve gönderilen/gönderen bu eşyalar zıyaa uğramış gibi taşıyıcıya karşı harekete geçebilecektir. Yani, belirtilen sürelerin dolması durumunda eşyalar teslim edilmemişse zıyanın varlığı kabul edilecek, aksinin taşıyıcı tarafından ispatı mümkün olmayacaktır. Bunun sonucu olarak da taşımanın bu belirlenen sürelerden daha uzun miktarda gecikmesi halinde artık hak sahibi eşyanın teslim edilmesini beklemek yerine hemen taşıyıcıya karşı kanuni yollara başvurmak suretiyle harekete geçebilecektir<sup>48</sup>.

Oysa ki; Türk Ticaret Kanunu'nda taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu düzenlenmiş olmasına rağmen hangi anda artık teslimde gecikmeden değil de eşyanın zıyaa uğradığından söz etmek gerektiği konusunda bir hüküm bulunmamaktadır. Bir başka deyişle, TTK bakımından taraflarca kararlaştırılan veya TTK m.779'a göre tespit edilecek olan sürede eşyanın teslim edilmemesi durumunda gönderilenin eşyanın teslimini ne zamana kadar bekleyeceğine ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır<sup>49</sup>.

<sup>47</sup> AYDIN, Tasarı Değerlendirmesi, s.72, 73

<sup>48</sup> ADIGÜZEL, s.101; AKINCI, s.129.

<sup>49</sup> KARAMAN, C, s.511; YAZICIOĞLU, s.1047.

Bu bakımdan taşıma sözleşmesinin esas itibariyle bir istisna sözleşmesi olması yönüyle gönderene sözleşmeden dönerek menfi zararlarının tazminini taşıyıcıdan talep edebileceği ihtiyaca uygun düşecek bir çözüm olabilmektedir. Tabii burada sözleşmeden dönmek isteyen gönderenin öncelikle BK m.106/I gereği taşıyıcıya taşımayı tamamlayarak eşyayı teslim etmesi için bir süre tayin etmesi, bu sürenin sonunda dahi teslim gerçekleşmemiş ise bu hakkını kullanması daha sağlıklı olacaktır<sup>50</sup>. Fakat unutmamak gerekir ki böylesine bir süre tayin edilip de eşyanın bu tayin edilen süre içerisinde teslim edilmiş olması halinde taşıyıcının gecikme nedeniyle hak sahibine karşı olan sorumluluğu devam edecektir.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı m.874'te ise CMR'de olduğu gibi bir zıya karinesi düzenlenmiş olduğundan tasarı bakımından hak sahibinin eşyanın zıyaa uğradığını kabul yönünden beklemesi gerekli olan sürenin belirlenmiş olmasıyla TTK'da belirttiğimiz şekilde hak sahibinin uzun süreler eşyanın teslimini beklemesini sonlandırıcı bir düzenleme getirilmiştir bulunmaktadır.

#### **§4. SORUMLULUĞU ORTADAN KALDIRAN HALLER**

##### **I. GENEL OLARAK**

CMR m.17/I'de belirtilen taşıyıcının eşyanın kısmen veya tamamen zıyaandan ya da hasara uğramasından ve teslimdeki gecikmeden dolayı sorumlu olduğu kuralı CMR m.17/II ve m.17/IV'te iki grup halinde düzenlenmiş olan sorumluluktan kurtulma sebepleri ile bir ölçüde hafifletilmiştir. Buna göre CMR m.17/II'de sorumluluktan kurtulmaya ilişkin genel sebepler; CMR m.17/IV'te ise sorumluluktan

---

<sup>50</sup> **ARKAN**, s.66 BK m.107'deki hallerden birinin varlığı halinde gönderen süre tayin etmeksizin taşıyıcı ile arasındaki sözleşmeden dönebilir. Aynı yönde bkz **KARAMAN, C**, s.519; Süre tayin etmek suretiyle fesih hakkının kullanılması hakkında bkz. **UYGUR, Turgut**; Borçlar Kanunu Sorumluluk Ve Tazminat Hukuku, C.III, Ankara 2003, s.3469 vd.; Ayrıca bkz. **AKKANAT, Halil**; "İfade Gecikme Ve Borçlu Temerrüdü", Prof. Dr. M.Kemal OĞUZMAN'ın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s.20 vd.

kurtulmaya ilişkin özel sebepler yer almaktadır. Bu iki tür sorumluluktan kurtulma sebeplerine ilişkin konumuz açısından önemli iki temel fark bulunmaktadır<sup>51</sup>.

Bu iki grup arasındaki ilk fark sorumluluğun doğuş sebebine ilişkin düzenleme bakımındandır. Buna göre; genel sorumluluktan kurtulma sebepleri hem zıya ve/veya hasar, hem de gecikme nedeniyle doğan sorumluluk hallerinde taşıyıcı tarafından ileri sürülebilen sebeplerdendir. Oysa ki özel sorumluluk hallerini düzenleyen CMR'nin 17. maddesinin dördüncü fıkrası sadece eşyanın zıya ve/veya hasara uğraması halinde ileri sürülebilecek bir sorumluluktan kurtulma sebebi olarak düzenlenmektedir. Bu husus 17/IV'te de açıkça belirtilmiştir. Bu nitelendirmenin sebebi özel sorumluluktan kurtulma sebeplerinin ortak özelliklerinin eşyanın zıya ve/veya hasara uğraması ihtimalini artıran tehlikeli haller olmasından kaynaklanmaktadır<sup>52</sup>.

İkinci fark ise ispata ilişkin farklılıktır<sup>53</sup>. Zıya ve/veya hasar için sözkonusu olan genel sorumluluktan kurtulma sebepleri bakımından taşıyıcının sorumluluktan kurtulma sebebi olarak ileri sürmüş olduğu bu genel sorumluluk sebeplerinde düzenlenen durumun varlığını ve hasar zıya veya gecikmeye bağlı zararın bu sebepten ileri geldiğini ispat etmesi gerekmektedir. Başka bir ifadeyle genel sebeplere dayanan taşıyıcı sorumluluktan kurtulma nedeninin varlığı yanında bu sebeple zıya ve/veya hasar veya gecikme arasındaki uygun illiyet bağının bulunduğunu da kanıtlamak zorundadır. Bu husus CMR m.18/I'de açıkça düzenlenmiştir. Oysa özel sorumluluktan kurtulma sebeplerinin varlığı halinde taşıyıcının bu sebeplerden birinin varlığını ispat etmesi onu sorumluluktan kurtaracaktır. Taşıyıcının ayrıca zarar ile ispat edilen özel sorumluluktan kurtulma hallerinden biri arasındaki uygun illiyet bağını ispat etmesine gerek

<sup>51</sup> YEŞİLOVA, s.99, 100; KAYA, s.205, 251; AYDIN, s.56, 57; AKINCI, s.96, 97

<sup>52</sup> AKINCI, s.96; KAYA, s.250 vd.

<sup>53</sup> İspat yükünün davanın başından itibaren biliniyor olmasına ve hakimce göz önünde tutulması gerekmesine rağmen ancak taraflarca sunulan delillerin değerlendirilmesinden sonra pratik önem kazanan bir kavram olduğu, tarafların taleplerini haklı göstermeye yarayan vakia ve iddiaları, uygulanacak olan normun koşul vakiasını karşılamaya yeterli gelmemiş olması halinde uyumsuzlukta bir belirsizlik olacağı, bu belirsizlik durumunda hakimin ispat normunu belirleyen CMR m.18/I'den hareketle ispat yükünün kime düştüğü, hangi ispat edilememesi riskini kimin taşıdığı konusunda belirleme yaparak bir karar vermesi gerektiği. Aksi halde hakimin taşıyıcı hiç delil sunmasa da, davacının getireceği delillerden dosya içeriğine göre vakianın çekişmesiz olduğuna kanaat getirerek taşıyıcı lehine karar verebileceği hakkında bkz. YEŞİLOVA, s.113.



bulunmamaktadır, çünkü burada zıya ve/veya hasarı doğuran olayın bu özel sebeplerden biri nedeniyle oluştuğuna ilişkin bir karine mevcuttur. (CMRm.18/II) Tabi taşıyıcının sorumlu olduğunu iddia eden taraf (gönderen/gönderilen) her zaman için bu karinenin aksini, zıya ve/veya hasarın taşıyıcının ispat etmiş olduğu özel sebeplerden birinden ileri gelmediğini, ispat ederek taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını engelleyebilir.

Yukarıda belirttiğimiz açıklamalardan da anlaşılacağı üzere CMR bakımından konumuzla yakından ilgili olmadığından bu bölümde sadece genel sorumluluktan kurtulma sebepleri üzerinde durulacaktır. CMR m.17/II'de düzenlendiği üzere taşıyıcı gecikmenin; davacının hatası veya ihmalden, taşıyıcının hatalı veya ihmali davranışı sonucu değil de davacının talimatından kaynaklanıyorsa; eşyaya has bir kusurdan veya taşıyıcının kaçınamayacağı ve önlemesine olanak bulunmayan durumdan ileri gelmişse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilecektir.

Türk Ticaret Kanunu bakımından taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bir kusursuz sorumluluk hali olarak düzenlenmiş bulunduğundan taşıyıcının gecikmenin CMR'de belirtilen ve aşağıda incelenecek olan genel sorumluluktan kurtulma sebeplerinden birini ispat etmiş olması onun sorumluluktan kurtulmasını sağlamayacaktır. TTK'ya göre taşıyıcı ancak illiyet bağının kesildiğini ispat ederek gecikme nedeniyle sorumluluktan kurtulabilecektir.

TTK Tasarısı ise taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunu ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olarak CMR'deki sorumluluk prensibine benzer bir şekilde düzenlemekle birlikte tasarının m.878/I'de sorumluluktan kurtulma sebepleri bakımından genel ve özel sebepler şeklinde ikili bir ayrıma gitmeksizin hem zıya ve hasar hem de gecikme halinde taşıyıcının m.878'de belirtilen hallerden birine dayanarak gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulacağını hükme bağlamıştır. Tasarının m.878'de özel haller başlığı altında belirtilen bu sebepler sınırlı sayıda sayılmış özel sebeplerdir. Bu bakımdan CMR'ye göre taşıyıcının sadece zıya ve hasar halinde sorumluluktan kurtulmasını sağlayacak olan CMR m.17/IV'te belirtilen özel sebepler TTK Tasarısında ayırım yapılmaksızın aynı zamanda taşıyıcının

gecikmeden doğan sorumluluktan da kurtulmasını sağlayıcı sebepler olarak düzenlenmiştir.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısında taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumluluktan kurtulma sebepleri arasında gecikmenin taşıyıcının en üst seviyedeki özeni göstermesine karşın kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir olaydan ileri gelmesi; tasarının 878. maddesinde belirtilen özel haller olan, üstü açık bir aracın kullanılmış olması<sup>54</sup>; gönderen tarafından yapılan yetersiz ambalajlama veya yetersiz etiketleme; eşyanın gönderen veya gönderilen tarafından işleme tabi tutulması, yüklenmesi veya boşaltılması; canlı hayvan taşınması<sup>55</sup>; eşyanın doğal niteliğinin gecikmeye neden olması<sup>56</sup> hallerinden birinden kaynaklanmış olması halinde ve bu durumun taşıyıcı tarafından kanıtlanması halinde artık taşıyıcı olası bir gecikme nedeniyle doğacak olan sorumluluktan kurtulabilecektir.

## II. DAVACININ HATALI VEYA İHMALİ DAVRANIŞI

Taşıyıcı gecikmeye davacının hatalı veya ihmali bir davranışının neden olduğunu ispat edecek olursa bu gecikmeden sorumlu olmaz. CMR m. 17/II'de istek sahibinin hatası veya ihmaliinden bahsedilmektedir. Burada talep sahibi gecikme nedeniyle taşıyıcıya karşı dava açacak olan gönderilen veya gönderen olarak karşımıza çıkmaktadır<sup>57</sup>. Hata veya ihmali davranış olarak da işbu talep sahibinin kusuru kastedilmek istenmektedir. Madde burada sadece davacıdan (talep sahibinden) bahsetmiş olduğu için bu ifade gönderenin açacağı bir davada

---

<sup>54</sup> Belirtmek gerekir ki; TTK Tasarısı m.878/III uyarınca gecikmenin gönderenin eşyanın taşınmasına ilişkin talimatının taşıyıcı tarafından yerine getirilmiş olmaması nedeniyle meydana gelmesi halinde taşıyıcı sözleşme ya da teamüle uygun olarak üstü açık bir aracın kullanılmış olması ya da güverteye yükleme nedeniyle gecikmenin meydana geldiğinden bahisle sorumluluktan kurtulamayacaktır.

<sup>55</sup> TTK Tasarısı m.878/V'te belirtildiği üzere taşıyıcının canlı hayvan taşınması nedeniyle gecikmenin meydana geldiğini ispatla sorumluluktan kurtulabilmesi için hal ve şartın gereklerine göre kendisine düşen tüm önlemleri almış ve kendisine verilen özel talimatlara uygun davranmış olması gerekmektedir.

<sup>56</sup> TTK Tasarısının m.878/IV uyarınca taşıyıcı eşyanın doğal niteliğinin zarar görmeye yahut gecikmeye elverişli olması halinde bu eşyaya karşı özel bir koruma yükümlülüğü üstlenmiş ise; gerekli donanımı seçmiş, kendisine düşen tüm önlemleri almış, talimatlara uygun davranmış olması halinde eşyanın doğal niteliğinin gecikmeye sebebiyet vermesi nedeniyle sorumluluktan kurtulma yoluna gidebilir.

<sup>57</sup> THEUNIS, s.80, 81

gönderilenin; gönderilenin açacağı bir davada ise gönderenin kusurunun bu gecikmeye neden olduğunu taşıyıcının ispat etmesi taşıyıcının sorumluluktan kurtulamayacağı anlamını vermektedir. Nitekim doktrinde bu görüşte olan yazarlar az sayıda da olsa mevcuttur<sup>58</sup>. Doktrinde ağırlıkla gecikmeye neden olan kusurlu davranışın ayırım yapılmaksızın gönderilene veya gönderene ait olduğunun ispat edilmesi durumunda taşıyıcının sorumluluktan kurtulacağı belirtilmektedir. Buna gerekçe olarak ise madde metninin lafzına sıkı sıkıya bağlı kalmanın burada taşıyıcı lehine getirilen bir düzenlemede onun aleyhine uygulanmasına yol açacağı, bu bakımdan da maddenin konuluş amacına aykırı düşeceği gerekçe olmaktadır<sup>59</sup>. Ayrıca burada sadece gönderen veya gönderilenin fiillerinin değil aynı zamanda bunların yardımcılarının kusurunun da taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmak bakımından aynı değerde olduğunu söylemekte yarar vardır<sup>60</sup>.

Bu gibi durumlara örnek olarak gümrük belgelerinin usulüne uygun veya yeterli olarak düzenlenmemiş olması, eşyanın niteliği ve belirli şekilde taşınması konusunda önem gerektiren bir eşya olmasına rağmen taşıyıcının bu konuda gerekli şekilde bilgilendirilmemesi, eşya hakkında yanlış bilgiler verilmesi, eşyaların gerektiği gibi paketlenmemesi halleri gösterilebilir<sup>61</sup>.

---

<sup>58</sup> **CLARKE**, s.199; **DONALD, Alan E**; The CMR The Convention On The Contract For The International Carriage Of Goods By Road, Derek Beattle Publishing, London 1981, s.19; **MESSENT/GLASS**, s.115 vd; bu yazarlar görüşlerini madde metninin lafzına sıkı sıkıya bağlı kalmakla yorum yapılması gerektiğini madde lafzında da açıkça (*claimant*) davacının (talep edenin) kusurunun aranmış olduğunun düzenlendiğini bunun genişletilememesi gerektiğini gerekçe göstermektedir. Konu hakkında bkz. **YEŞİLOVA**, s.100;

<sup>59</sup> **YEŞİLOVA**, s.100; **KAYA**, s.251; **AKINCI**, s.97; Burada İngilizce metinde talep eden teriminin talepte bulunabilecekler olarak anlaşılması gerekmektedir. Bu şekilde bir değerlendirme yapılması gerektiğine gerekçe olarak; taşıma sözleşmesinin CMR’de düzenleniş şekli itibarıyla üçüncü kişi yararına bir sözleşme olduğu, buna göre taşıma sözleşmesinin taraflarının gönderen ve taşıyıcı olmasına karşın CMR m.13’te sözleşmenin tarafı olmayan gönderilene eşyanın kendisine teslimini talep hakkı tanındığını, üçüncü şahıs yararına sözleşmede prensip borçlunun (incelediğimiz konu gereği taşıyıcının) alacaklıya (gönderene) karşı sözleşmeden doğan bütün defileri üçüncü kişiye karşı da kullanılabilmesi gerektiği gösterilebilir. Bu bakımdan taşıyıcının hem gönderilenin hem de gönderenin kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesinin taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğiyle örtüşen bir yorum olacağı hakkında bkz. **AYDIN**, s.58 dn.88.

<sup>60</sup> **AYDIN**, s.59.

<sup>61</sup> Taşıyıcıya taşınacak eşya bakımından, silah yerine makine parçası olarak bildirimde bulunulması ve bu nedenle eşyanın geçişinin gümrük makamlarınca engellenmesi, eşyanın ağırlığının taşıyıcıya yanlış bildirilmesi nedeniyle fazla yükleme yapılmış olması ve bu nedenle aracın durdurulmuş olması ve durdurulma neticesindeki gecikmenin zarara neden olması halleri de konuya örnek olarak gösterilebilir. **AYDIN**, s.60; **KAYA**, s.252

Ayrıca belirtmek gerekir ki; davacının belirtilen şekillerdeki gibi bir kusurunun ve bu kusur nedeniyle meydana gelen gecikmenin varlığının olayda ispat edilmesinin yanında taşıyıcının da somut olayda kusurlu olması (gecikmenin ortaya çıkışına veya artmasına neden olması) durumunda ortada bir karşılıklı kusur söz konusu olacaktır ve bu durumda artık bu sorumluluk taşıyıcı ve davacı arasında paylaşılacaktır<sup>62</sup>.

### III. DAVACININ TALİMATI

Gecikme taşıyıcının davacı tarafından verilmiş olan bir talimatının yerine getirilmesi nedeniyle meydana gelirse bu sebeple oluşacak zararlardan taşıyıcı sorumlu değildir; meğer ki taşıyıcının bu talimatın verilmesinde bir kusuru bulunsun<sup>63</sup>. Taşıyıcının bu savunmadan yararlanabilmesi için bu talimatın içeriği veya veriliş tarzıyla ilgili bir hatanın veya ihmalin varlığına gerek yoktur. Gecikmenin bu talimattan kaynaklanması yeterlidir. Taşıyıcının kendisini hukuken bağlayan bir talimatın verilmiş olduğunu ve gecikmenin de bu talimattan kaynaklandığını ispatlaması yeterli olacaktır. Fakat burada önemli bir noktaya da değinmekte yarar vardır; taşıyıcının davacının talimatına dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi için gecikmeye neden olan bu talimatın, talimatı vermeye yetkili olan kişilerce verilmesi gerekmektedir<sup>64</sup>. Talimat verme yetkisine sahip olmayan bir kimsenin vermiş olduğu talimatı yerine getirmiş olmak taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmayacaktır.

---

<sup>62</sup> **AKINCI**, s.98, 99; Böyle bir durum karşısında sorumluluğun paylaşılması konusunda hakime geniş bir takdir yetkisi verilmektedir. Bkz **AYDIN**, s.96, 97.

<sup>63</sup> Bu konuyu da değerlendirirken davacı kavramından anlaşılması gereken gönderen veya gönderilendir. Antlaşmanın Türkçe Resmi Çevirisinde ise açıkça "Tasarruf hakkı sahibi" terimi kullanılmıştır. **CLARKE**, s.201

<sup>64</sup> CMR'nin 12. maddesinde taşıyıcıya emir ve talimat verme hakkına sahip olan kişiler ve bu hakkı kullanmanın şartları düzenlenmiştir. Buna göre taşıyıcıya talimat verme (eşyaya tasarruf etme) yetkisine sahip olan kişi öncelikle gönderendir. Ancak taşıma senedinin ikinci nüshası alıcıya verildiği zaman gönderenin eşya üzerindeki tasarruf hakkı, başka bir deyişle taşıyıcıya emir ve talimat verme hakkı ortadan kalkar. Gönderenin taşıma senedine eşya üzerindeki tasarruf hakkının alıcıya ait olduğu yönünde bir kayıt koyması halinde alıcı taşıma senedinin düzenlenmesi ile taşıyıcıya talimat verme yetkisini elde etmiş de olabilir. **YEŞİLOVA**, s.101 dn.265

Tüm bu açıklamaların yanında unutulmamalıdır ki, taşıyıcı basiretli bir işadamı gibi hareket etmekle yükümlüdür. Bu bakımdan taşıyıcının verilen her talimatı yerine getirmek gibi bir zorunluluğu bulunmamaktadır. Zira verilen talimat açıkça kanuna aykırı ise bu talimatın yerine getirilmesinden dolayı taşıyıcının sorumluluğu devam edecektir. Aynı yönde gecikme, davacının verdiği talimattan ileri gelmiş olsa dahi taşıyıcının bu talimatları değerlendirmesi ve talimatı aldığı anda verilen talimatın bir gecikmeye (veya zarara) sebep olacağını bilmesi veya öngörmesi halinde durumu talimatı veren kişiye bildirmesi gerekmektedir. Aksi takdirde taşıyıcının karşılıklı kusuru söz konusu olacaktır. Ancak taşıyıcının bu talimatın yerine getirilmesi halinde bir gecikme meydana geleceğini talimatı verene bildirmesine rağmen talimatta ısrar edilmişse taşıyıcıyı hala sorumlu kılmaya imkan yoktur<sup>65</sup>.

TTK 780/II'de de açıkça belirtildiği üzere gecikmenin gönderenin veya gönderilenin fiillerinden kaynaklanması durumunda taşıyıcının gecikme nedeniyle doğacak olan sorumluluktan kurtulacağı belirtilmiştir. Madde metninde yer alan fiilleri ibaresinin, gönderen veya gönderilenin talimatlarını da yukarıda CMR'ye ait açıklamalar kısmında ayrıntılı olarak açıkladığımız şekliyle geniş yorumlanması uygun olacaktır<sup>66</sup>.

#### IV. EŞYAYA ÖZGÜ BİR KUSURDAN KAYNAKLANMASI

CMR m.17/II uyarınca zıya, hasar veya gecikme eşyaya özgü sebeplerden kaynaklanmışsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilir. Eşyanın kendi kusuru, bir eşyanın bulunduğu türün ortak özelliklerinden farklı özellikler taşıması durumunda söz konusu olur. Başka bir ifadeyle eşya, aynı veya benzer üretilen eşyaya oranla bir eksiklik veya kusur içeriyorsa ve eşyanın diğer eşyalar nasıl taşınıyorsa o şekilde

<sup>65</sup> YEŞİLOVA, s.101; AKINCI, s.100; KAYA, s.253; AYDIN, s.65; RODIERE, s.635; MESSENT/GLASS, s.118, 119; TD. 16.12.1971, E.5727, K.7431. (ERİŞ, s.300)

<sup>66</sup> Yükleme yerinin değişmesi sonucu taşıma süresi uzamıştır. Bu süre uzaması ayrıca hafta sonuna rastlamış ve taşıma süresi daha da uzamıştır. O halde, taşıma süresinin uzaması nedeniyle davacı eşya sahibinin taşımadan doğan ek giderleri taşıyıcıdan istemesi olanaksızdır. 11.HD, 13.11.1995, E.7498, K.8483. (ERİŞ, s.294)

taşınması durumunda gecikmeye sebep olacaksa ortada eşyaya özgü bir kusur mevcuttur<sup>67</sup>.

Burada özellikle belirtmemiz gerekir ki doktrindeki tüm yazarlar bu açıklamaları yaparken özellikle eşyaya özgü bir kusur nedeniyle eşyanın zıya veya hasara uğrayabileceği gibi gecikmeye de sebep olabileceğini kanun metninin lafzını ortaya koyarak belirttikten sonra geri kalan açıklamalarını eşyaya özgü bir kusurdan dolayı eşyanın zarara uğraması üzerine yapmışlardır. Uygulamada pek sık karşılaşılsa da eşyaya özgü bir kusur nedeniyle gecikme meydana gelmesi de imkan dahilindedir. Bu durum özellikle taşıma sırasında taşıyıcı tarafından sözkonusu eşyaya özgü kusurun fark edilip, eşyanın zarara uğramaması için önlem alınması sebebiyle gecikmenin meydana gelmesi şeklinde karşımıza çıkabilir<sup>68</sup>.

## V. TAŞIYICININ KAÇINAMAYACAĞI VE SONUÇLARINI ÖNLEYEMEYECEĞİ OLAY

CMR m.17/II'de taşıyıcının gecikmeden dolayı sorumluluğunu kaldıran son durum olarak da gecikmenin taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı bir olaydan kaynaklanmış olması hali düzenlenmiştir. Belirtmek gerekir ki, bir olaydan taşıyıcının kaçamaması durumu ile sonuçlarını önleyememesi durumu birbirinin alternatifi değildir. Taşıyıcının gecikme nedeniyle doğacak olan sorumluluktan kurtulabilmesi için taşıyıcı gecikmeye neden olan söz konusu olayın gerçekleşmesinden hem kaçamamalı hem de bu olayın gerçekleşmesi nedeniyle oluşacak olan gecikmeyi önleyememelidir<sup>69</sup>. Bu ifadenin getirilmesiyle amaçlanan

<sup>67</sup> **KAYA**, s.254; **AYDIN**, s.65; **MESSENT/GLASS**, s.120; **CLARKE**, s.202; **THEUNIS**, s.81; **ERŞAN, Gültekin**; “Tır Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu Ve Bazı Sorunlar”, Mersin Barosu Dergisi, S.4, Ekim 1987, s.24

<sup>68</sup> Bu durumlara örnek olarak canlı hayvan taşımaları gösterilebilir. Örneğin bir atın taşıma esnasında huysuzluk yapması nedeniyle kendisine zarar verecek olması halinde; veya taşınan eşyanın tavuk olması ihtimalinde tavuklarda hastalık nedeniyle ölümlerin yaşanması nedeniyle taşıyıcının durumu fark ederek hastalığın diğer tavuklara bulaşmasını önlemek için taşıma esnasında ölüleri atmamak veya ilaçlama yaptırmak için durması, bu durumun da gecikmeye neden olması gösterilebilir.

<sup>69</sup> **YEŞİLOVA**, s.102; burada taşıyıcının karşılaşılabileceği bir kaçınılmaz durum karşısında sorumluluğunun sırf bu kaçınılmaz durumun ortaya çıkması nedeniyle gecikmeden doğan sorumluluğunun kalktığını söylemek doğru olmaz. Taşıyıcı kaçınılmaz bir durumla karşılaşırsa bile bu kaçınılmaz durumu en kısa sürede atlatmaya ve netice itibarıyla taşımayı süresi içinde ve gecikmeye mahal vermeden tamamlamaya çalışmalıdır. Örneğin normal şartlarda 7 günde

taşıma sektöründe deneyimli ve basiretli bir taşıyıcının göstermesi gereken en üst düzeydeki özeni göstermesine rağmen söz konusu durum ortaya çıkacak ise artık ortada taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı bir durumdan bahsedilebileceğinin belirtilmesidir. Dikkat edilecek olunursa burada kriter olarak taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için taşıyıcının sadece basiretli bir taşıyıcıdan beklenen dikkat ve özeni göstermiş olması onu sorumluluktan kurtarmaya yetmeyecektir<sup>70</sup>.

Taşıyıcının önleyemeyeceği ve sonuçlarından kaçınamayacağı olay kavramı mücbir sebepten daha geniş bir kavramdır. CMR m.17/III'de taşıyıcının taşıttaki bir eksikliği veya arızayı ileri sürerek gecikme nedeniyle sorumluluktan kurtulamayacağı özellikle belirtilmiştir. Bu düzenlemeden de anlaşılacağı üzere taşıyıcının kaçınamayacağı durumun mutlaka dışarıdan gelmesi gerekmektedir. Zira bu halde dışarıdan gelme durumu zaten mümkün olmadığından kaçınılamaz ve sonuçlarına engel olunamaz durum mücbir sebebi karşılasaydı bu maddenin konulmasına gerek kalmazdı. Yani mücbir sebepte olduğu gibi kaçınılamayacak olayın mutlaka taşıyıcının işletmesine yabancı, mutlak nitelikte öngörülemez nitelik göstermesi gerekmektedir<sup>71</sup>. Taşıyıcı belirtilen süre içinde taşımaya engel olacak öngörülebilir gecikme engellerini kontrol mecburiyetindedir<sup>72</sup>. Örneğin trafik sıkışıklığı<sup>73</sup>, havaya ve yola bağlı olumsuzluklar (buzlanma, ıslanma, sağnak yağış,

---

gidilebilecek mesafe için taraflar taşıma süresinin 8 gün olarak kararlaştırmış olduklarında ve taşıma sırasında taşıyıcı kendisine 1.5 gün kaybettiren bir kaçınılmaz durumla karşılaştığında bu taşımayı gene de kararlaştırılan 8 günde tamamlamaya çalışmalıdır. Bu konuda kaçınılmaz durumla karşılaşılmış olmasına rağmen bu kaçınılmaz durumun teslimde gecikmeye neden olması engellenmeye (en azından mümkün olduğunca hafifletilmeye) çalışılmalıdır.

<sup>70</sup> **THEUNIS**, s.82, 83; **ADIGÜZEL**, s.145

<sup>71</sup> **KAYA**, s.254 dn.83, öngörülmezliğin saptanmasında borçlunun işletmesine veya faaliyetine bağlı tehlikelerin de dikkate alınması gerekir. Örneğin yolun buzla kaplı olması, yoğun sis, öndeki aracın taş sıçratması gibi olaylarla yolculuk sırasında sık sık karşılaşıldığından bunlar kaçınılmaz veya öngörülemez hal olarak nitelendirilemez. Bkz. **ARKAN**, s.135-138; **KARAHASAN**, s.996

<sup>72</sup> **KAYA**,s.254 dn.83, 84.

<sup>73</sup> Trafik sıkışıklığı durumunda taşıyıcının özel itina yükümlülüğü mevcuttur. Taşıyıcı trafik sıkışıklığını önceden haber alırsa mümkünse güzergahı değiştirmeli, çözüm sağlayıcı tüm tedbirleri almalı ve göndereni haberdar etmelidir, CMR'ye göre trafik sıkışıklığı kaçınılmaz ve önlenemez durum olarak kabul görmemektedir bkz. **KAYA**, s.254.

sis) taşıyıcı bakımından kaçınılamaz ve önlenemez durum olarak kabul edilmemektedir<sup>74</sup>.

Taşıyıcının; olayın özelliklerini, ticari uygulamayı, güzergahın özelliklerini, taşıma sektöründeki bilgileri bir bütün halinde dikkate alarak en üst seviyedeki özeni göstermesi ve tüm makul tedbirleri<sup>75</sup> alması gerekmektedir. Taşıyıcıdan beklenen özen somut olayın özelliklerine göre değişiklik gösterebilmektedir. Örneğin; sefer sırasında güzergah olarak İtalya'dan geçilecekse taşıyıcının İtalya'da hırsızlık olaylarının sıklığını bilerek bu konuya ilişkin önlemlerini arttırması<sup>76</sup>, gece araç sürüp gündüz dinlenmesi, yolda diğer araçlarla konvoy halinde seyretmesi, iki şoförle taşımayı gerçekleştirilmesi, dinlenmek için aracı park ettiği yeri özenle seçmesi gereği örnek olarak verilebilir<sup>77</sup>. Aracın bir kazaya karışması sebebiyle gecikmenin meydana gelmesi halinde taşıyıcının bu kaza nedeniyle gecikmeden sorumlu tutulmaması için taşıyıcının kazadan kaçınmak için en üst seviyedeki dikkat ve özeni göstermiş olmasına rağmen kazanın yine de gerçekleşmiş olması aranacaktır<sup>78</sup>. Resmi görevlilerin hukuka aykırı bir davranışla gecikmeye yol açması, gümrük yetkililerinin grevi veya yolların beklenmedik şekilde kapalı olması veya gümrüğün hiç beklenmeyecek şekilde çok kalabalık olması gecikmeye neden olabilecek diğer sebepler olarak örneklendirilebilmektedir<sup>79</sup>.

<sup>74</sup> **KAYA**, s.255; **AYDIN**, s.71; **CLARKE**, s.220; Trafik sıklığının ve havalandırma sistemindeki aksaklıkların taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmayacağı hakkında bkz.**MESSENT/GLASS**, s.128, 129

<sup>75</sup> Taşıyıcının göstermesi gereken özen basiretli bir taşıyıcının göstermesi gereken özenden fazla olmakla birlikte burada söz konusu tedbirlerin alınmasının taşıyıcıyı ekonomik yıkıma sürükleyici tedbirler olmadığı sürece makuldür. Örneğin taşıyıcı bir silahlı soygunu güvenlik görevlisi bulundurmak suretiyle önleyebilir, fakat taşıyıcının böyle bir tedbir alması beklenmemelidir. Bkz. **AYDIN**, s.71.

<sup>76</sup> Yargıtay da bir kararında İtalya'da hırsızlık olayları hakkında İtalya'nın hırsızlık olayları bakımından riskli bir ülke olması, taşıyıcının bu durumda yeterli önlemler alarak yola çıkması, gerekirse ikinci bir şoför veya muavin bulundurması, araca alarm taktırmak gibi günün teknolojik olanaklarından yararlanarak makul ve uygulanabilir türden tedbirleri alması gerektiği belirtilmiştir. 11.HD. 20.04.2000, E.2000/2114, K.2000/3241.(**KENDİGELEN / AYDIN**, s.145)

<sup>77</sup> Konuya ilişkin yabancı mahkeme kararları için bkz **AKINCI**, s.102-104.

<sup>78</sup> **AKINCI**, s.105 Örneğin bir kazada taşıyıcının %20 veya %30 gibi düşük bir kusur oranı dahi, bu kaza sebebiyle ortaya çıkacak bir gecikme halinde taşıyıcının sorumluluğu için yeterli olacaktır.

<sup>79</sup> **AKINCI**, s.105.



TTK'da taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bakımından kusursuz sorumluluk prensibi benimsenmiş olması nedeniyle TTK'da bulunmamasına karşın TTK Tasarısında taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumluluktan kurtulma sebepleri arasında 876. madde ile gecikmenin, taşıyıcının en üst seviyedeki özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir sebepten meydana geldiğini ispat etmesi halinde artık taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumluluktan kurtulacağı hükmü CMR'de yer alan esaslar çerçevesinde düzenlenmiştir. Tasarının 876. maddesinin gerekçe kısmında da açıkça bu maddenin kaynağının CMR m.17/II-IV olduğu belirtilerek tedbirli bir taşıyıcının gösterebileceği en üst seviyedeki özen gösterilmiş olsaydı bile gecikmenin meydana gelecek olması ve bu durumun da taşıyıcı tarafından kanıtlanması halinde sorumluluğun doğmayacağı belirtilmiştir. Bu bakımdan TTK Tasarısının 876. maddesi ile getirilen bu sorumluluktan kurtulma sebebine bakınca tasarıda TTK'ya nazaran daha taşıyıcı lehine bir düzenleme getirilmiş olduğu rahatlıkla söylenebilir.

## **VI. MÜCBİR SEBEP**

Türk Ticaret Kanunu'na göre taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bir kusursuz sorumluluk olarak düzenlenmiş olduğundan gecikme nedeniyle ortaya çıkan sorumluluğundan taşıyıcının basiretli bir taşıyıcının göstereceği özeni göstermiş olduğunu veya gecikmenin taşıyıcının kaçınamayacağı, sonuçlarını önleyemeyeceği bir olaydan meydana gelmiş olduğunu ispat etmesi onun sorumluluktan kurtulmasına yeterli olmayacaktır<sup>80</sup>.

Türk Ticaret Kanunu bakımından taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumluluktan kurtulabilmesi için TTK m.780/II gereği gecikmenin gönderen veya gönderilenin fiillerinden veya vermiş olduğu talimatlardan kaynaklanmış olması veya gecikmenin bir mücbir sebepten ortaya çıkması gerekecektir.

Mücbir sebep; gerçekleşme biçimi ve türüne göre, yaşamın olağan akışında çıkması beklenebilecek tesadüfi hadiseler sınırını bir surette aşan ve elden gelen

---

<sup>80</sup> ADIGÜZEL, s.145

bütün çarelere başvurarak dahi borçlu tarafından önüne geçilemeyen bir olaydır<sup>81</sup>. Bu bakımdan mücbir sebebin unsurları; dıştan gelmesi, öngörülemez olması ve kaçınılmaz olmasıdır. Yani olay sebebiyle taşımanın gecikmesinin sadece sözleşme tarafı olan taşıyıcı bakımından değil, son derece masraflı tedbirler alan, tekniğin bütün olanaklarını kullanan bir taşıyıcı bakımından da kaçınılmaz olması gerekmektedir. Bu nedenle kaçınılmazlık unsuru değerlendirilirken, taşıyıcının mali durumu dikkate alınmaz.<sup>82</sup>. Mücbir sebebin bir diğer unsuru olan öngörülemezliğin saptanmasında ise, borçlunun işletmesine veya faaliyetine bağlı tehlikelerin dikkate alınması gerekir. Örneğin; yolun buzla kaplı olması, yoğun sis, öndeki aracın taş sıçratması gibi olaylarla yolculuk sırasında sık sık karşılaşıldığından bunlar kaçınılmaz ya da öngörülemez olaylar olarak nitelendirilemez<sup>83</sup>.

Burada mücbir sebep; tabii (yıldırım düşmesi, deprem, kasırga), sosyal (savaş, isyan) ya da hukuki ( el koyma, arama yapma) bir olaydan ileri gelebilir. Mücbir sebebin önemli unsuru olan bu sebebin taşıyıcının işletmesine ve faaliyetine yabancı olması, yani dışarıdan gelmesi gerektiğinden, araçtaki eksiklikler ve yetersizliklerden kaynaklanan gecikmeler nedeniyle taşıyıcı sorumluluktan kurtulamayacaktır<sup>84</sup>. Zaten bu durum TTK m.780/III'te yer alan düzenleme ile de açıkça belirtilmiştir.

Belirtmek gerekir ki; mücbir sebep ile gecikme arasında uygun illiyet bağının bulunduğu ve bu olayın önceden öngörülebilmesinin ve meydana gelen olayın kaçınılmaz olduğunu da yine taşıyıcı ispat etmek durumundadır<sup>85</sup>.

---

<sup>81</sup> **İPEKÇİ**, s.3098; **DOĞANAY**, s.2274

<sup>82</sup> Bu bakımdan mücbir sebep umulmayan halin yoğunluk gösteren bir biçimdir. HGK. 7.12.1966, E.1966/844, K.1966/313; 11.HD.16.12.1976, E.1976/5406, K.1976/5406.(**KARAHASAN**, s.986 vd.); ayrıca belirtmek gerekir ki herhangi bir olayın mücbir sebep olarak kabul edilip edilmeyeceği hususu hakimin takdirine bırakılmıştır.11.HD. 21.03.1974, E.1974/365, K.949. (**KARAHASAN**, s.2275)

<sup>83</sup> **ARKAN**, s.135-138, mücbir sebebin taraflar arasındaki sözleşmenin yapıldığı sırada yok iken, sonradan ansızın gerçekleşen ve davalının önlemesine imkan olmayan ve borcun yerine getirilmesine engel olan bir haldir HGK 19.4.1972, E.1967/4-751, K.1967/252. (**KARAHASAN**, s.987)

<sup>84</sup> **ARKAN**, s.137.

<sup>85</sup> **ZEYNELOĞLU**, s.235; **ARKAN**, s.139, taşıyıcının mücbir sebep oluşturan bir olayın, örneğin şiddetli bir fırtınanın veya yağmurun, devamı sırasında yolculuğa başlaması halinde taşıyıcının bu kusuru, öngörülemez ve kaçınılmaz niteliğini ortadan kaldıracaktır. Zira mücbir sebep sözleşmenin yapıldığı sırada öngörülmesi olanağı bulunmayan ve yüklenilen borcun yerine

CMR açısından taşıyıcının öngöremeyeceği ve sonuçlarından kaçınamayacağı olayın gecikmeye sebep olması halinde sorumluluktan kurtulacağı düzenlenmiş olduğu düşünüldüğünde mücbir sebebin unsurları içinde öngörülmezlik ve sonuçlardan kaamama olduğu da birlikte değerlendirildiğinde mücbir sebep halinde de CMR'ye göre taşıyıcının gecikme nedeniyle doğacak olan sorumluluktan kurtulacak olduğu açıktır.

---

getirilmesini engelleyen bir neden olmalıdır. 4.HD. 21.04.1977, E.9297, K.4775. (KARAHASAN, s.996)

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### GEÇİKME NEDENİYLE TAŞIYICININ TAZMİNAT BORCU VE MİKTARI

#### §1. GENEL OLARAK

CMR m.17/I'de belirtilen taşıyıcının eşyayı teslim aldığı andan teslim edinceye kadar bunların kısmen veya tamamen zıyaından, uğrayacağı hasardan ve taşıma süresinin aşılmasından dolayı sorumlu olduğu tazminat miktarı ve bu tazminatın hesaplanması CMR'nin 23-28. maddelerinde düzenlenmiştir. CMR m.23/V'e göre gecikme halinde hak sahibi zarar ve zıyanın bundan ileri geldiğini kanıtlarsa, taşıyıcı bu zarar için taşıma ücretini geçmemek üzere tazminat öder. Madde metninde de açıkça belirtildiği üzere CMR'nin gecikme durumunda taşıyıcıya öngördüğü sorumluluk bir tazminat sorumluluğudur<sup>1</sup>.

CMR'ye göre yapılmış olan bir taşıma neticesinde tazminat talebinde bulunan hak sahibi, aynı zamanda gecikme nedeniyle uğradığı bir zararın varlığını ve miktarını da ispatlamak durumundadır. Gerçekte hiçbir zarar doğmamışsa salt gecikme olgusu CMR'ye tabi olan bir taşımada hak sahibine tazminat hakkı vermez. Burada zarar kavramından anlaşılması gereken, taşıyıcıya karşı dava açan hak sahibinin müspet zararıdır<sup>2</sup>.

Oysa yukarıda da ayrıntılarıyla incelendiği üzere TTK'da ise daha farklı bir yaklaşım izlenmiştir. TTK m.780/I'e göre taşıma süresinin aşılması halinde taşıma ücreti gecikilen süre ile orantılı olarak indirilecektir. Maddede herhangi bir zarardan hiç söz edilmemiş olması, gecikmeden doğan bir zarar bulunmasa dahi taşıma ücretinden indirim yapılacak olduğu anlamına gelmektedir. Bu durum da maddenin bir cezai şart olarak düzenlendiğini açıkça göstermektedir. Burada taşıma ücretinden

<sup>1</sup> CLARKE, s.273; AKINCI, s.145; ARKAN, s.176.

<sup>2</sup> MESSENT/GLASS, s.185; AKINCI, s.143; AYDIN, s.144; Tazminatın asıl amacı zararı gidermektir, bu bakımdan esas olarak tazminat miktarının üst sınırını zarar miktarı oluşturur. Tazminat miktarı zarar sınırını aşamasa da çeşitli sebeplerle zararın altında bir miktar olarak mahkemece belirlenmesi mümkündür. Bkz. OĞUZMAN, s.554 vd; gecikmeden doğan zararın kapsamına gönderen veya gönderilenin kar kaybı veya üretim kaybı yanında gecikmeye bağlı çeşitli dolaylı zararlar da dahildir. KENDİGELEN, s.283.

indirim talep edecek olan hak sahibinin gecikme nedeniyle herhangi bir zarara uğramış olması gerekli değildir. Gecikme varsa, taşıma ücreti gecikilen süre ile orantılı olarak indirilecektir<sup>3</sup>.

TTK m.780/I'in ikinci cümlesinde belirtilen şekilde gecikmenin taşıma süresinin iki katını geçmesi halinde ise artık taşıma ücreti tamamen düşecek, bunun yanında taşıyıcı gecikme nedeniyle doğacak olan zararlardan da sorumlu olacaktır. Gecikme taşıma süresinin iki katını geçtiği halde hak sahibi gecikme nedeniyle uğramış olduğu tüm zararları ve yapılan masrafları ispatlayabildiği ölçüde taşıyıcıdan talep edebilecektir. Bu bakımdan taşıma ücretinin düşmesi zararın varlığı koşuluna bağlanmamıştır<sup>4</sup>. Burada unutulmamalıdır ki gerek CMR bakımından gerekse TTK bakımından taşıyıcıdan tazmini talep edilebilecek olan zararlar gecikme sonucunda hak sahibinin uğramış olduğu müspet zararlardır, yani eşyanın uğramış olduğu zıya ve hasar dışında kalan diğer tür zararlardır. Zira gecikme nedeniyle eşyada bir zıya veya hasar meydana gelmiş ise artık gecikme dolayısıyla uğranılan zarardan değil eşyanın zıya ve hasara uğramasından bahsedilmesi gerekir. Gecikme nedeniyle taşıyıcının sorumlu olacağı zararlar gecikilen süre içinde eşyanın borsa rayicindeki fiyatının düşmesi, pazar kaybı, fazladan ardiye ücreti ödenmesi gibi müspet zararlardır<sup>5</sup>.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısının taşıyıcının zıya veya hasar ile gecikmeden doğan sorumluluk başlığını taşıyan 875. maddesinde ise taşıyıcının gecikme nedeniyle olan sorumluluğu konusunda hem 875/I'de taşıyıcının gecikme nedeniyle doğacak olan zarardan sorumlu olacağı hükmü getirilerek bu sorumluluğun bir tazminat sorumluluğu olduğu düzenlenmiş hem de 875/III'de gecikme halinde bir zarar oluşmasa dahi taşıma ücretinin gecikme ile orantılı olarak indirileceği belirtilmiştir. Bu bakımdan gecikme nedeniyle taşıyıcının sorumluluğunun meydana gelen zararın varlığının gerekliliği bakımından bir tazminat sorumluluğu olduğu,

<sup>3</sup> ARKAN, s.176; AKINCI, s.145; KENDİGELEN, s.283.

<sup>4</sup> ARKAN, s.176, 177; AKINCI, s.145.

<sup>5</sup> Türk Ticaret Kanunu bakımından eşyanın gecikme nedeniyle hasara veya zıya uğraması halinde ödenecek olan tazminat TTK m.780/I'in ikinci cümlesine göre değil, tıpkı CMR'de olduğu gibi doğrudan doğruya eşyanın zıya ve hasara uğraması halinde başvurulacak düzenlemeler olan TTK m.781, m.785, m.786'ya tabi olacaktır. Konu hakkında bkz. ARKAN, s.177, 178; KENDİGELEN, s.283.

aynı zamanda da zararın varlığına gerek duymaksızın taşıma ücretinin indirilmesi bakımından ise bir cezai şart niteliğinde olduğu ortaya çıkmaktadır. Maddenin birinci fıkrasında gecikmenin varlığına karşın ortada talep sahibinin uğramış olduğu bir zarar yoksa taşıyıcının ödemekle yükümlü olduğu herhangi bir tazminat olmayacağı belirtilirken aynı maddenin üçüncü fıkrasında ise gecikme sebebiyle taşıyıcının zarar oluşmasa dahi taşıma ücretinin indirileceği (bu bağlamda taşıma ücretinin indirilmesi de bir tür tazminat olarak değerlendirilirse) hükmünün yer almasını anlamlandırmak güçtür<sup>6</sup>.

## §2. TAŞIMA ÜCRETİYLE SINIRLI SORUMLULUK

CMR’de taşıyıcının, gerek zıya ve hasardan doğan sorumluluğu, gerekse gecikmeden doğan sorumluluğu sınırlandırılmıştır<sup>7</sup>. CMR’de tazminat miktarlarının sınırlandırılması düzenlemesinin esasen zıya, hasar ve gecikme neticesindeki sorumluluk riskinin hesaplanabilir ve sigorta edilebilir şekilde belirlenmesi ve böylece taşıma ücretlerinin uygun bir düzeyde tutulması amacına yönelik olduğu söylenebilir<sup>8</sup>.

CMR m.23/V’e göre gecikme durumunda, talep sahibinin gecikme nedeniyle uğramış olduğu müspet zararlar bakımından taşıyıcı, taşıma ücretini geçmemek üzere bir tazminat ödemek durumundadır. Talep sahibinin uğramış olduğu müspet zararların giderilmesinde taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırını oluşturacak olan bu taşıma ücretinin belirlenmesinde CMR m.23/IV’te yer alan gümrük vergileri ve

<sup>6</sup> AYDIN, Tasarı Değerlendirmesi, s.72, 73

<sup>7</sup> Taşıyıcının zıya ve hasardan doğan tazminatın hesaplanması ve bu tazminat sorumluluğunun sınırları hakkında bkz. AYDIN, s.111 vd; ADIGÜZEL, s.166 vd.

<sup>8</sup> Bu kural istisnalarını CMR m.24, CMR m.26, CMR m.29’da bulur AYDIN, s.112; Araştırmalarımız sırasında Türkiye’de faaliyet gösteren sigorta şirketlerince uygulanan karayoluyla eşya taşıma poliçelerinin, Hazine Müsteşarlığınca konuya ilişkin yayınlanan genel şartlar kısmında taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun poliçe kapsamı dışında bırakılmakta olduğu görülmüştür. Bu durum yurtiçi taşımalar ve uluslararası taşımalar arasında ayırım gözetilmeksizin uygulanmaktadır. Halbuki taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bakımından TTK’da gecikmenin taşımının iki katını aşması halinde zarar bakımından bir sorumluluk üst sınırı getirilmemiş olsa dahi gerek TTK Tasarısında bu sorumluluğun üst sınırının taşıma ücretinin 3 katı olarak belirtilmiş olması gerekse CMR’de zaten taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu nedeniyle ödenmek zorunda kalacağı tazminatın üst sınırının taşıma ücreti olarak belirlenmiş olması karşısında artık Türk sigorta şirketlerince de taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun poliçe kapsamında bulundurulmasının çağdaş sigortacılık ve taşıma hukuku çerçevesi içerisinde daha uygun olacağını belirtmekte yarar bulunmaktadır.

taşıma dolayısıyla yapılan diğer masraflar göz önüne alınmaz. Bu tazminatın hesabında sadece taraflar arasında kararlaştırılmış olan taşıma ücreti esas alınır<sup>9</sup>.

Burada taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırını oluşturan taşıma ücreti eğer taşıma kısım kısım gerçekleştiriliyorsa taşımanın sadece belirli bir bölümü için ödenen değil, tüm taşımanın gerçekleştirilmesi için kararlaştırılan taşıma ücreti dikkate alınarak belirlenecektir. Yani yolculuğun birbirinden ayırt edilebilir nitelikteki kısımlarından birinde gecikme olsa bile taşıyıcının sorumlu tutulabileceği tazminat miktarının belirlenmesinde yalnızca gecikmenin meydana geldiği kısım için belirlenen değil tüm taşıma için ödenecek olan ücret esas alınacaktır<sup>10</sup>. Aynı şekilde eşyanın birden fazla araca bölünerek taşınmasında, bir aracın gecikerek teslim yerine ulaşması halinde taşıyıcının sorumlu olacağı tazminat miktarının sınırını yalnız o araca düşen taşıma ücreti değil tüm taşıma işi için kararlaştırılan taşıma ücretinin oluşturacağını belirtmekte yarar vardır<sup>11</sup>.

Burada unutulmaması gereken bir nokta daha da gecikmenin varlığını, tazmini gereken zararın varlığını ve zarar ile gecikme arasındaki illiyet bağıını ispat yükü taşıyıcıya karşı dava açan talep sahibinde olmasına karşın kararlaştırılan taşıma ücretini ispat yükünün taşıyıcıya ait olduğudur. Tabi karşı taraf (talep sahibi) da her zaman için kararlaştırılan bu bedelin taşıyıcının gösterdiğinden daha farklı olduğunu ispata çalışabilir<sup>12</sup>.

CMR m.41'e göre tarafların CMR'de düzenlenen sorumluluğunu arttırıcı veya daraltıcı anlaşmalar hükümsüzdür. Dolayısıyla taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu nedeniyle ödeyeceği tazminatı belirleyen CMR m.23/V'ten farklı bir düzenleme yapılması da hükümsüzlük yaptırımını ile karşılaştacaktır<sup>13</sup>.

<sup>9</sup> AYDIN, s.143; MESSENT/GLASS, s.209; CLARKE, s.274.

<sup>10</sup> AYDIN, s.143; KAYA, s.264.

<sup>11</sup> AYDIN, s.143; Fransız Yargıtayına konu olan bir uyuşmazlıkta birkaç araçla taşınan taşıma sözleşmesine konu olan eşyalardan, araçların iki tanesinin eşyaları geç teslim etmesi üzerine mahkemenin açılan davada taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun sınırının tüm taşıma işi için belirlenen ücretin esas alınarak hesaplanacağını ifade etmiş olduğu yönünde bkz. AKINCI, s.143,

<sup>12</sup> KAYA, s.264.

<sup>13</sup> KENDİGELEN, s.283.

Türk Ticaret Kanunu'na tabi olan bir taşımada ise gecikme, taşıma süresinin iki katını aşmıyorsa hak sahibi ancak taşıma ücretinden gecikme ile orantılı olarak yapılacak bir indirim talep edebilecektir. Bu bakımdan TTK'ya göre gecikmenin taşıma süresinin iki katına ulaşmadığı hallerde hak sahibi taşıyıcıdan gecikme nedeniyle uğramış olduğu müspet zararların tazminini talep edemeyecek, taşıma ücretinden yapılacak olan indirimle yetinmek durumunda kalacaktır<sup>14</sup>.

TTK m.780/I'in ikinci cümlesine göre ise gecikmenin taşıma süresinin iki katını aştığı hallerde ödenecek tazminat miktarını sınırlayan herhangi bir hüküm TTK'da yer almamaktadır<sup>15</sup>. Bu bakımdan CMR'de olduğu gibi taşıma ücretiyle sınırlı sorumluluk esası Türk Ticaret Kanunu bakımından taşıma süresinin iki katının aşıldığı gecikmeler bakımında geçerli olmayacaktır. Gecikme süresinin taşıma süresinin iki katını geçmesi halinde taşıma ücreti tamamen düşeceği gibi gecikme nedeniyle hak sahibinin uğramış olduğu tüm müspet zararların tazmini de söz konusu olabilecektir<sup>16</sup>.

TTK Tasarısı bakımından ise taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğuna bir sınır getirilmiş bulunmaktadır. Tasarı CMR'de olduğu gibi taşıyıcının zıya ve hasardan doğan sorumluluğu ile gecikmeden doğan sorumluluğunu aynı madde içerisinde düzenlemiştir. TTK Tasarısının m.875/III'de gecikme halinde zarar oluşmasa dahi taşıma ücretinin zarar ile orantılı olarak indirileceği hükmü TTK m.780/I'in ilk cümlesinde belirtilen şekliyle aynen tasarıda da bulunmasına karşın artık gecikme süresinin taşıma süresinin iki katını aşması halinde taşıyıcıdan gecikme nedeniyle meydana gelen tüm zararların tazmini imkanı kaldırılmıştır. TTK Tasarısında taşıyıcının gerek zıya ve hasar nedeniyle gerekse gecikme nedeniyle doğan tazminat sorumluluğunun sınırları TTK Tasarısının 882. maddesinde

<sup>14</sup> **ARKAN**, s.176; **AKINCI**, s.145; **ZEYNELOĞLU**, s.237.

<sup>15</sup> "...taşımanın 10 günlük süre içinde yapılacağına dair bir anlaşma bulunduğu halde 29 günde yapıldığı tespit edilmiş olup TTK. 780/I maddesi gereğince taşıma süresinin iki mislini aşmış olduğu için taşıyıcı bu yüzden doğan zarar ve ziyadan da sorumludur." 11.HD, 24.02.1994, E. 1994/4367, K.1994/1458 (**ERİŞ**, s.293.) Aynı yönde bkz. 11.HD, 03.05.1991, E. 1991/2880, K. 1991/2790. (**İPEKÇİ**, s.3102).

<sup>16</sup> **ARKAN**, s.177; "...mutat olarak 7 günde taşınması gereken eşya, taşıyıcının adamlarının kusurlu davranışı sebebiyle 5 ay gibi uzun bir sürede taşındığına göre, artık davalı taşıyıcı sözleşmede taşıma süresi belli edilmemiş olsa dahi hasar ve zıya dışında taşımanın bu yüzden uğradığı tüm zararları da gidermekle yükümlüdür."11.HD 03.05.1991 E.2880, K.26790. (**ZEYNELOĞLU**, s.237 dn.25)



düzenlenmiştir. Madde gerekçesinde taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasına temel veren düşüncenin taşıyıcının taşıma işini üstlenerek olumlu bir amaç taşıyan işi yapma yükümlülüğünü üstlenmiş olması gösterilmektedir.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı m.882/III'e göre taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu taşıma ücretinin üç katı ile sınırlandırılmış bulunmaktadır. Talep sahibi gecikme nedeniyle tüm zararlarını ispatlasa dahi taşıyıcının sorumlu olacağı tazminat miktarı taşıma ücretinin üç katını geçemez, bu bakımdan taşıma ücretinin üç katı burada gecikme nedeniyle taşıyıcının tazminat sorumluluğunun üst sınırını oluşturmaktadır. TTK Tasarısının bu madde gerekçesinde maddenin kaynağı olarak CMR m.23/V gösterilmiş olmasına rağmen tasarıda taşıyıcının sorumluluğunun CMR m.23/V'den daha geniş bir üst sınır öngörülerek düzenlenmiş olduğu görülmektedir. Bu bakımdan tasarıda belirtilen bu sorumluluk sınırının CMR'dekine oranla taşıyıcının daha aleyhine bir düzenleme olduğu söylenebilir. Diğer bir yandan ise, bu düzenleme ile artık taşıyıcı yurtiçi taşımalar bakımından da olası bir gecikme halinde ödeyeceği en üst tazminat sınırını taşımanın yapılmasından önce bilebilmekte, taşıma süresinin iki veya üç katı oranında teslim süresini geçirmiş olsa dahi artık doğacak tüm zararlardan TTK'nın öngördüğü şekilde sınırsız olarak değil, en fazla taşıma ücretinin üç katı ile sorumluluğu söz konusu olacaktır. Bu bakımdan tasarinın bu düzenlemesi TTK m.780/I'in ikinci cümlesine nazaran taşıyıcının daha lehine bir düzenleme olacağı söylenebilir<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısının 886. maddesinde taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasının istisnaları düzenlenmektedir. Buna göre gecikme, taşıyıcının kastı veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesinin olası bulunduğu bilinci ile işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin neticesinde meydana gelmiş ise taşıyıcı bu nedenle doğacak olan zarar bakımından sorumluluktan kurtulma hallerinden ve sorumluluk sınırlamalarından faydalanamayacaktır.

### §3. TAŞIYICININ SORUMLULUK SINIRININ GENİŞLEMESİ

#### I. GENEL OLARAK

Yukarıda da açıklandığı üzere CMR'nin gecikme nedeniyle taşıyıcının sorumluluğunda kabul ettiği prensip taşıyıcının, gönderen veya gönderilen tarafından ispat ve talep edilecek müspet zararın tazmini konusunda taşıma ücretiyle sınırlı olarak sorumlu tutulabilmesidir. Taşıyıcı bakımından getirilen bu sorumluluk üst sınırı iki durum haricinde CMR'de emredici olarak uygulanır. Bu durumlardan ilki tarafların CMR m.26'da belirtilen şekilde anlaşarak teslimde bir özel menfaati taşıma senedinde bildirmesi hali, bir diğeri ise taşıyıcının CMR m.29 kapsamında bir kastının veya kasta eşdeğer bir kusurunun bulunması halleridir. CMR sadece bu hallerle sınırlı olarak taşıyıcının bu sorumluluk sınırının arttırılmasına/artmasına imkan tanımıştır. Hemen belirtmek gerekir ki, bu haller dışında taşıyıcının sorumluluğunun artmasına sebep olacak tüm anlaşmalar, örneğin taraflarca gecikmeye yönelik bir cezai şartın kararlaştırılması, CMR m.41 hükmüne aykırı olacağından geçersizlik yaptırımıyla karşılaşacaktır. Zira bu türden bir şart tarafların borçlarının ağırlaştırılmayacağı ilkesine de ters düşmektedir<sup>18</sup>.

Aşağıda yapılacak açıklamalardan da görüleceği üzere taşıyıcının sorumluluk sınırının yükseltilebilmesi ancak iki durumda mümkün olabilmektedir. Tarafların anlaşarak teslimde özel bir çıkarı taşıma senedine geçirdiklerinde artık tazminatın üst sınırı taşıma senedinde taraflarca beyan edilen değere yükselmektedir. Oysa ikinci durum olan CMR m.29 anlamında, taşıyıcının bir kastı veya kasta eşdeğer kusurunun bulunması halinde ise artık tazminat miktarı bakımından herhangi bir sınırlama söz konusu olmamaktadır ve talep sahibinin uğradığı tüm zararların taşıyıcı tarafından tazmini gerekmektedir. Ayrıca burada taşıyıcının tazminat sorumluluğu artsa da talep sahibinin ancak gerçek zararını ispatlaması koşuluyla söz konusu tazminata hak kazanabileceği de unutulmamalıdır<sup>19</sup>.

<sup>18</sup> KAYA, s.265; AYDIN, s.144, 145.

<sup>19</sup> AKINCI, s.153; AYDIN, s.145.

Türk Ticaret Kanunu bakımından da m.786/III'te CMR'ye benzer bir düzenleme bulunmaktadır. Buna göre zararın taşıyıcının ağır kusur veya hilesinden doğmuş olduğu takdirde hak sahibinin tam tazminat talep edilebileceği belirtilmiştir.

TTK Tasarısında ise 886. madde ile getirilen düzenleme taşıyıcının zarara sebep olma kastıyla veya pervasızca bir davranışıyla ve bu şekilde bir zarar meydana gelmesinin olası bulunduğu bilinci ile işlenmiş bir fiil veya ihmalin zarara sebep olması halinde taşıyıcının sorumluluğunu sınırlayan hükümlerden yararlanamayacağı belirtilmektedir. Bunu da madde gerekçesinde belirtildiği üzere CMR düzenlemesinde olduğu gibi taşıyıcının kastı veya kasta eşdeğer kusuru şeklinde değerlendirmek gereklidir.

## II. EŞYANIN TESLİMİNDEKİ ÖZEL ÇIKARIN BİLDİRİLMESİ

CMR m.26'da düzenlenen teslimde özel menfaatin belirtilebilmesi imkanı gecikme nedeniyle taşıyıcıdan talep edilebilecek tazminat miktarının arttırılması sonucunu doğuracak bir düzenlemedir. Böylelikle gecikme durumundaki özel menfaatte artık taşıyıcının sorumlu olacağı tazminat miktarında üst sınır olarak taşıma ücreti değil, taşıma senedinde yer verilen özel çıkar esas alınır<sup>20</sup>.

Esasen CMR 23. maddesinde belirtilen tazminat sınırları taraflarca kararlaştırılmak kaydıyla CMR m.24 gereği tarafların anlaşarak taşıma senedinde CMR m.23/III'te belirtilen üst sınırı geçen bir değer beyan etmeleri suretiyle veya CMR m.26'da belirtilen şekilde teslimde bir özel menfaati belirtmek suretiyle olmak üzere iki şekilde yükseltilebilir. Bu her iki durumda da taraflarca kararlaştırılan ve taşıyıcının sorumluluğunun arttırılması sonucunu doğuracak bu kaydın taşıma senedine geçirilmiş olması ve taşıma senedine geçirilen bu kayıt karşılığında taşıyıcıya ek bir ücret ödenmesinin kararlaştırılmış olması gereklidir<sup>21</sup>. Fakat CMR

<sup>20</sup> CLARKE, s.277; MESSENT/GLASS, s.212.

<sup>21</sup> AKINCI, s.153; KAYA, s.265-266; AYDIN, s.145; RODIERE, s.628 CMR m.24'te yer alan üst sınırın anlaşma ile yükseltilmesi yalnızca hasar ve/veya zıya hali için düzenlenmiştir. Zira bu şekilde talep sahibi taşıyıcıya ek bir ücret ödemesi karşılığında taşınan eşyanın uğrayabileceği olası hasar ve/veya zıya halinde aralarında kararlaştırmış oldukları ve eşyanın değeri bakımından kanunun belirlediği sınır yerine gerçek değere yaklaşma imkanı bulmaktadır.

m.24 düzenlemesi taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturan eşyanın uğrayacağı muhtemel hasar ve zıya bakımından CMR m.23/III'te yer alan taşıyıcının eşyanın değeri bakımından sınırlı sorumluluğundaki üst sınırın yükselmesi, böylece olası bir hasar ve/veya zıya durumunda talep sahibine CMR m.23/III'te öngörülen miktarı aşarak taşıma senedinde kararlaştırılan bir üst limitteki kararlaştırılmış eşya değeriyle sorumlu olunması sonucunu doğuracağından konumuzla ilgisi bulunmamaktadır<sup>22</sup>.

CMR 26. maddesi gereği teslimdeki özel menfaatin belirtilerek taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun arttırılabilmesi için taraflarca taşıma süresinin kesin şekilde belirlenmiş olması gerekmektedir. Yani burada gecikme halinde özel menfaate ilişkin anlaşmanın hüküm doğurabilmesi için basiretli bir taşıyıcı için gerekli olan sürenin hesap edilerek taşıma süresinin belirlenmesi geçerli olmayacaktır. Ancak kesin şekilde taşıma süresinin taşıma senedine geçirilmiş olduğu durumlarda teslimde özel menfaat nedeniyle taşıyıcının sorumluluğunun artmasından sözedilebilir<sup>23</sup>.

İkinci olarak teslimdeki özel menfaatin mutlak suretle taşıma senedine geçirilmesinin yanında, taşıma senedine geçirilerek taşıyıcının sorumluluk sınırının artmasına neden olacak bu kayıt nedeniyle gönderen/gönderilenin taşıyıcıya ek bir ücret ödemesinin de kararlaştırılmış olması gerekmektedir<sup>24</sup>. Burada sorumluluğun arttırılmış olduğunun ve bu artışın ölçüsünün taşıyıcı tarafından açıkça bilinmesi ve

---

<sup>22</sup> Teslimde özel menfaatin belirtilmiş olması halinde eşyada meydana gelecek olası bir zıya ve/veya hasar halinde talep sahibi bu özel menfaatte belirlenen sınır dahilinde taşıyıcıya karşı eşyanın uğramış olduğu zararlar konusunda CMR m.23/III ve CMR m.24'deki sınırlar dahilindeki talepleri haricinde ayrıca bu hasar ve/veya zıya sebebiyle uğramış olduğu dolaylı malvarlıksal zararlarını da teslimde özel menfaat sınırı dahilinde talep imkanı bulabilmektedir. Bu bakımdan CMR m.26 hükmü bakımından sadece sorumluluk limitinin yükseltilmesi değil ayrıca değer kaybı ya da dolaylı zararların tazmini gibi hususlar da taraflarca kararlaştırılabilir. **KAYA**, s.266.

<sup>23</sup> **CLARKE**, s. 283; **MESENT/GLASS**, s.212; **AYDIN**, s.146.

<sup>24</sup> Taşıma senedine teslimdeki özel menfaatin geçirilmesi taşıyıcının sorumluluğunun yükseltilmesi bakımından bir geçerlilik şartı olmasına rağmen, taşıyıcı için ek bir ücret belirlenmiş ve bunun taşıma senedine geçirilmiş olması teslimdeki özel menfaat sınırı bakımından bir geçerlilik şartı değildir. **KAYA**, s.266; **AKINCI**, s.153

birlikte kararlaştırılarak arttırılan bu sorumluluk bakımından taşıyıcının da ek bir kazancının olması amaçlanmıştır<sup>25</sup>.

Ayrıca belirtmek gerekir ki uyuşmazlık halinde talep sahibi olan gönderen veya gönderilen hem sorumluluk limitini arttıran anlaşmayı ispat hem de zararın miktarını ispat külfeti altındadır. Zira tazminat sorumluluğu arttırılmış olsa da davacı ancak gerçek zararını ispat etmesi koşuluyla taraflarca kararlaştırılan sınır dahilinde tazminata hak kazanır<sup>26</sup>.

### III. TAŞIYICININ KASTI VEYA KASTA EŞDEĞER KUSURUNUN GECİKMEYE NEDEN OLMASI

Taşımanın süresi içinde yapılmamasından dolayı taşıyıcının CMR'nin 4. bölümü olan m.23-29 arasında düzenlenen ve taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran veya kısıtlayan ya da taşıyıcı lehine ispat külfetini değiştiren hükümlerden yararlanabilmesi için bu gecikmenin taşıyıcının kastından veya davaya bakan mahkemenin hukukuna (*lex fori*) göre kasta eşdeğer sayılan bir kusurundan ileri gelmemiş olması gerekir<sup>27</sup>.

<sup>25</sup> AKINCI, s.153; yazar uygulamada taşıyıcıya ek bir ücret ödeyerek sorumluluğunun yükseltilmesi yolu yerine taşıma nedeniyle yapılan sigorta poliçelerinin ve içeriklerinin istenildiği gibi düzenleme yolunun daha yaygın şekilde tercih edildiğini belirtmektedir.

<sup>26</sup> Burada talep edilebilecek zarar ile ifade edilen, belirtilen değerle sınırlı olmak üzere tüm dolaylı malvarlığı zararlarının, bu arada mahrum kalınan karın da istenebilmesine imkan tanınmış bulunduğu. KAYA, s.266; CLARKE, s. 285; MESSENT/GLASS, s.221.

<sup>27</sup> “Mahkemece CMR hükümlerine göre davalı taşıyıcının sınırlı sorumluluğu bulunduğu bahisle hüküm kurulmuştur. CMR'nin 29. maddesinde taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun hangi hallerde uygulanmayacağı gösterilmiş olup, buna göre taşıyıcının kendi fena hareketinden veya kasti fena harekete muadil addedilen kusurundan meydana gelen hasar halinde taşıyıcının sorumluluğunu tahdit eden veya ispat yükünü karşı tarafa yükleyen hükümlerin uygulama kabiliyeti kalmamaktadır. Anılan maddede sözü edilen taşıyıcının kendi fena hareketi veya kasti fena hareketi kavramlarını Türk Ticaret Kanunu'nun 786. maddesinde sözü edilen ağır kusura en yakın olarak karşılamakta olup, taşıyıcının ağır kusur veya hilesinin bulunduğu durumlarda sınırlı sorumluluğunun bulunmadığının kabulü gerekmektedir. Yerel mahkemece alınan bilirkişi raporunda hukukçu bilirkişilerin de isabetli olarak belirttikleri üzere, taşıyıcının zarara hiçbir açıklama getirmemiş olması, kendisinin karine olarak sorumluluğunu sınırlama hakkını kaybetmiş sayılmasına yol açacağı gibi, iki büyük palet ve toplam 698 kg olan eşyanın, 273 kg'dan oluşan bir paletinin alıcıya ulaşamamasının makul, kabul edilebilir bir açıklamasını yapamayan davalı taşıyıcının bu hareketinin kötüniyete eşdeğer bir kusur olduğu, bu halde de taşıyıcının CMR'deki sınırlı sorumluluk esnasından yararlanamayacağını, davacının gerçek zararının karşılanması gerektiğinin kabulü gerekirken yazılı olduğu şekilde taşıyıcının sınırlı sorumlu olduğunun kabulü ile hüküm kurulması doğru görülmemiştir.” 11.HD 12.06.2000, E.2000/4546, K.2000/5446. ( KENDİGELEN/AYDIN, s.154)

CMR'nin sorumluluğun sınırlandırılması imkanının kaybı başlığını taşıyan 29. madde metni ilk bakışta eşyanın uğrayacağı olası bir hasar halinde taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması imkanının kaybını düzenlemiş gibi görünse de aslında burada taşıyıcının kasti veya kasta eşdeğer kusurunun bulunması halinde 4. bölümde yer alan sorumluluğu kaldırıcı, sınırlayıcı veya ispat yükünü karşı tarafa yükleyici hükümlerden yararlanamayacağından bahsetmiş olduğundan ve taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun da aynı bölümde düzenlenmiş bulunduğundan bu hükmün yalnızca eşyanın uğrayacağı olası bir hasar halinde değil, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bakımından da uygulama alanı bulacağını belirtmek gereklidir<sup>28</sup>.

Madde düzenlemesinde belirtilen kastın belirlenmesinde orijinal metinde belirtilen “*wilful misconduct*”<sup>29</sup> terimi, yani gerek doğrudan kastın gerekse dolaylı kastın bu tanım içinde yer alacağı anlaşılmalıdır.<sup>30</sup> Bu düzenlemede madde metninde de açıkça belirtildiği üzere taşıyıcının kasta eşdeğer kusurunun belirlenmesinde yeknesak bir yorum düzenlemesine gidilmemiş olup ulusal hukuklardaki tanımlara göre kasta eşdeğer kusurun tespit edileceği belirtilmiştir<sup>31</sup>. Bu bakımdan Türk hukuku uygulaması açısından bunun tespiti hususu üzerinde durmakta yarar vardır.

<sup>28</sup> AYDIN, s.146; KAYA, s.267.

<sup>29</sup> CMR'nin orijinal İngilizce metninin 29. maddesinde açıkça “*wilful misconduct and equivalent default*” terimi kullanılmıştır. Bu terimin Türkçe karşılığı olarak kasti kötü hareket veya buna eşdeğer kabul edilebilecek kusur olarak değerlendirilebilir. YEŞİLOVA, s. 93; Bir İngiliz Mahkemesi kararında olayda kasti kötü hareket olup olmadığının belirlenmesi bakımından zarara yol açan davranış sahibinin, bu davranış sırasında bunun yanlış bir davranış olduğunu bildiği, veya ihmali davranarak bu davranışın eşyaya zarar verebilme ihtimalini sorgulamadan hareket ettiğinin ispatlanması durumunda (*wilful misconduct*) kasti kötü hareketin varlığından bahsedilebileceği belirtilmiştir. Tanım için bkz. DONALD, s.27; CLARKE, s.287.

<sup>30</sup> Kasıt, hukuka aykırı sonucun fail tarafından bilerek istenmesine denir. Burada irade hukuki sonuca yönelmiştir. Kasıt, tasavvur (tasarlama) ve irade (isteme) olmak üzere 2 unsurdan oluşmaktadır. Tasavvur unsuru hukuka aykırı sonucun fail tarafından tasavvur edilmesini, tasarlanmasını, bilinmesini, öngörülmesini ifade eder. İrade ise bu sonucun ve hareketin fail tarafından istenmesi, kabul edilmesidir. Bkz. EREN, s.557; AYDIN, s.141; AKINCI, s.154; ayrıntılı bilgi için bkz. CLARKE, s.288 vd; YEŞİLOVA, s. 97'de birçok kara Avrupa ülkesinin CMR 29. maddesi için ağır ihmali (*gross negligence*) kasti kötü harekete (*wilful misconduct*) eşit tuttuğunu belirtmektedir.

<sup>31</sup> Burada belirlemenin hakim hukukuna göre yapılacağı, CMR yanında geçerli olan ulusal hukuka göre değerlendirme yapılmasının hatalı olacağı yönünde bkz. AYDIN, s.142 dn.108; Burada kasta eşdeğer kusurun (*lex fori*) olaya uygulanacak hukuka göre tespit edileceği hakkında bkz. KAYA, s.267. Kanımızca uygulama açısından da zorlukların daha çabuk aşılabilmesi bakımından ve doğru hukuki değerlendirmeler yapılabilmesi bakımından burada kasta eşdeğer kusurun hakim hukukuna göre belirlenmesi daha uygun bir çözüm olmaktadır.

Kasta eşdeğer kusurdan ne anlaşılması gerektiği konusunda Türk hukukunda bir fikirbirliği mevcuttur ve kasta eşdeğer kusur tanımından ağır kusurun anlaşılması gerektiği belirtilmektedir<sup>32</sup>. Bu bakımdan CMR 29.maddenin bütünüyle ağır kusur ve kasıt hallerini ifade ettiğini belirtmek yerinde olacaktır<sup>33</sup>. AKINCI, orjinal metindeki “*wilful misconduct*” teriminin gerek anlam itibariyle gerekse CMR’ye taraf olan devlet mahkemelerinin bu kavrama verdikleri anlam dikkate alındığında bu kavrama en yakın kavramın ağır kusur ve kasıt olarak değerlendirilebileceğini belirtmiştir<sup>34</sup>. Bu bakımdan CMR 29. maddesinden çıkan bir sonuç da taşıyıcının hafif kusurunun bulunması halinde sorumluluğu sınırlayan veya kaldıran CMR hükümlerinden yararlanmaya devam edebileceğidir<sup>35</sup>.

Bu türden bir değerlendirme TTK m.786/III ile de örtüşen bir yaklaşım olarak karşımıza çıkmaktadır. Zira bu madde uyarınca zarar taşıyıcının ağır kusur veya hilesinden doğmuş olduğu takdirde m.786/I’de veya m.785’de yer alan tazminatlar yerine tam tazminat istenebilmektedir. Bu bakımdan CMR m.29’da yer alan kasıt veya kasta eşdeğer kusur kavramını TTK m.786 ile örtüşen yorum şekliyle ağır kusur ve kasıt (hile) şeklinde anlamak yerinde olacaktır<sup>36</sup>.

TTK Tasarısında ise 886. maddede zararın taşıyıcının “kastından” veya “pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesinin olası bulunduğu

---

<sup>32</sup> KAYA, s.267; AKINCI, s.156

<sup>33</sup> Hukuka aykırı sonucu istememekle birlikte böyle bir sonucun meydana gelmemesi için şartların gerekli kıldığı özenin gösterilmemesine kusur denir. Ağır kusur ise aynı şartlar altında bulunan bir kişinin alması gerekli en basit tedbiri bile almamış olmasını ifade etmektedir. Bkz. EREN, s.558 – 562.

<sup>34</sup> Yazar bu düşüncesine örnek olarak Brüksel İstinaf mahkemesinin, Münih Federe mahkemesinin, Fransız Yargıtayının çeşitli kararlarında bu hususu açıkça belirttiğini söylemektedir. Örneğin gümrük belgelerinin kaybedilmesi, eşyanın kar yağarken delik tente altında taşınması, şoförün birdenbire ortadan kaybolması hallerinin CMR m.29 kapsamında değerlendirilebileceği belirtilmiştir. Bkz. AKINCI, s.155-156; Alman ve İsviçre hukuklarında ağır kusurun kasta eşdeğer kusur olarak kabul edildiği yönünde bkz. KAYA, s.267

<sup>35</sup> Ağır ihmal derecesine ulaşmayan ve ancak çok dikkatli kişilerin gösterebileceği özenin gösterilmemiş olması hafif ihmali oluşturur. Tanım için bkz. EREN, s.562.

<sup>36</sup> AKINCI, s.156; taşıyıcı kendisine taşınmak üzere teslim edilen eşyayı başkasına satmış ise bu eylemde ağır kusurlu sayılır. Buna göre TTK 786/son maddesi gereğince tam tazminat ödemekle zorunlu olup, TTK 785/I maddesindeki indirimden yararlanamaz.11.HD. 24.01.1980, E.191, K.286. (ERİŞ, s.415); taşınan eşyanın gönderilen yerine meçhul kişilere teslimi ağır kusurdur. Komisyoncu ağır kusurlu ise açılacak tazminat davası on yıllık zamanaşımına tabidir. 11.HD. 06.06.1994, E.778, K.4782. (ERİŞ, s.522)

bilinciyle hareket etmesinden” meydana gelmesi halinde taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandıran hükümlerden yararlanamayacak olduğu belirtilmektedir. Tasarının bu madde gerekçesinde konu CMR m.29/I’ e atf yapılarak açıklanmış ve ” pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle hareket” ibaresinin tek kavram olarak değerlendirilerek CMR m.29/I’ de belirtildiği üzere kasta eşit bir kusur olarak yorumlanması gerektiği belirtilmiştir<sup>37</sup>.

Taşıyıcının kastını veya kasta eşdeğer kusurunu (ağır kusurunu) ispat bunu iddia eden tarafa aittir. Ancak bu ispatın yerine getirilmesi halinde talep sahibi CMR m.29 hükmünden yurtiçi taşımalar bakımından TTK m.786/III hükmünden yararlanabilmektedir. Ayrıca taşıyıcının sorumluluk sınırına bağlı olmaksızın sorumluluğunun doğabilmesi için kasıt veya kasta eşdeğer kusur ile gecikme arasındaki uygun illiyet bağının da aynı şekilde ispat edilmesi gerekmektedir<sup>38</sup>.

## V. TAŞIYICININ YARDIMCI ŞAHISLARININ KASTI VEYA KASTA EŞDEĞER KUSURU

CMR’nin 3. maddesinde taşıyıcının yardımcı şahıslarının zarara sebebiyet veren hareket ve ihmallerinden taşıyıcının bu hareket veya ihmali bizzat kendisi yapmış gibi sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Bu maddede sayılan yardımcı şahısların eylemleri taşıyıcının kendi eylemleri gibi değerlendirilerek taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen maddeler (CMR m.17-29) uyarınca taşıyıcının sorumluluğu belirlenecektir<sup>39</sup>.

<sup>37</sup> Tasarının madde gerekçesinde maddenin kasıt veya davaya bakan mahkemenin veya hakemin hukukuna göre değerlendirilecek olan kasta eşit kusurun kastedilmiş olduğu belirtilmiştir.

<sup>38</sup> **ARKAN**, s.168; **KAYA**, s.267. Bu konuda taşıyıcının ağır kusurunun veya kastının varlığını iddia eden tarafın bu iddiayı ispatla yükümlü tutulduğu, bunun aksinin kabulü halinde gecikmenin kendi kusurundan doğmayan bir nedenden ileri geldiğini ispatlayamayan taşıyıcının mutlaka ağır kusurlu ya da kasıtlı davrandığı yolunda hukuka aykırı bir sonucun ortaya çıkacağı belirtilmektedir. Bkz. **AYDIN**, s.142; **AKINCI**, s.156.

<sup>39</sup> CMR 3. maddesinin düzenleniş amacının bu maddede belirtilen yardımcıların hareket ve ihmallerinin tıpkı CMR’nin 17-29 maddeleri arasında düzenlenen taşıyıcının sorumluluğu gibi sonuç doğurmasını sağlamak olduğunu belirtmektedir. Taşıyıcının yardımcı şahıslarının eylemlerinden doğan sorumluluğu hakkında bkz. **YEŞİLOVA**, s.48-91; **ÜLGEN, Hüseyin**; ”Hava Taşıyıcısının Sınırlı Ve Sınırsız Sorumluluğu Hakkında”, Prof. Dr. Turgut **KALPSÜZ**’e Armağan, Ankara 2003, s.484



CMR m.29/II, gecikmenin taşıyıcının kastı veya kasta eşdeğer kusurundan meydana gelebileceği gibi taşıyıcının müstahdemleri ve taşımanın yerine getirilmesinde hizmetinden faydalanılan diğer kimselerin kendilerine verilen görevi ifa ederken yaptıkları kasıtlı veya ağır kusurlu davranışları bakımından da uygulama alanı bulacaktır. Bu bakımdan somut olayda belirlenecek olan kasıt veya davaya bakan mahkemenin hukukuna göre (*lex fori*) belirlenecek olan kasta eşdeğer kusur, taşıyıcının kendisine değil de CMR m.3 anlamındaki yardımcılarına ait ise taşıyıcı bu kişilerin eylemleri bakımından da sorumlu olmaya devam edecek ve CMR'nin sorumluluğu kaldıran, sınırlayan veya ispat yükünü yer değiştiren dördüncü bölümündeki avantajlı hükümlerinden yararlanamayacaktır<sup>40</sup>. Ayrıca belirtmek gerekir ki, böyle bir durumda sözkonusu müstahdemler ve taşıyıcının taşımanın icrası sırasında hizmetinden yararlandığı diğer kişiler de talep sahibi tarafından şahıslarına yöneltilecek haksız fiil sorumlulukları bakımından da CMR'nin dördüncü bölüm hükümlerinden yararlanamayacaklardır<sup>41</sup>.

TTK m.782 taşıyıcının kullandığı kimselerin veya mahiyetinde çalışanların kusurlarının kendi kusuru hükmünde olduğunu belirtmiştir. Bu bakımdan taşıma sözleşmesinin ifasını üstlenmiş olan işletmede görev yapan bütün kişiler taşıyıcının mahiyetinde çalışan kişiler sayılır. Bunlar taşımanın gerçekleştirilmesine doğrudan doğruya katılan araç şoförü veya yükleme ve boşaltmayı yapanlar olabileceği gibi işletmede görev alan temizlikçiler, bekçiler, büro personeli gibi sözleşmenin ifasıyla doğrudan ilgisi bulunmayan şahıslar da olabilmektedir. Bu kişiler yönünden üstlenilen görevin türü önemli değildir<sup>42</sup>. Aynı şekilde taşıma sözleşmesinin ifası için taşıyıcının mahiyetinde bulunanlar dışında kalan ve taşımanın belli bir bölümüne veya bir aşamasına veya hepsine katılarak taşıyıcının kullandığı kişilerin kusurları da taşıyıcının kendi kusuru sayılacağından taşıyıcı bu kişilerin ve TTK m.784'te belirtilen ara taşıyıcıların fiil ve kusurlarında da kendi kusuru gibi sorumlu olacaktır.

<sup>40</sup> Bu durumda taşıyıcı kendisinin veya yardımcısının isteyerek kötü hareketleri bulursa dahi örneğin CMR'nin 30. maddesi hükmünden yararlanabilecektir. **YEŞİLOVA**, s.93.

<sup>41</sup> **YEŞİLOVA**, s.93; **KENDİGELEN/AYDIN**, Çeviri Denemesi, s.515; **LOEWE**, s.333, 334

<sup>42</sup> **ARKAN**, s.96,97; **ADIGÜZEL**, s.105; “*Davalılardan R.A nakil vasıtasının sahibi olmayıp bu araçta şoför muavini olduğundan ve davacı ile taşıma sözleşmesini araç sahibi olan diğer davalılar adına yapmış olduğuna göre, eşyanın kaybı sebebi ile davacıya karşı sorumlu bulunan araç sahibi olan diğer davalıdır. Bu bakımdan şoför muavini R.A bakımından davanın husumet nedeniyle reddi gereklidir.*” TD 19.01.1971 E.1970/2626, K.1971/253. (**MOROĞLU**, s.543)

Bu bakımdan bu kişilerin ağır kusuru veya hilesinden dolayı gecikme ortaya çıkmış ise taşıyıcıdan tam tazminat talep edilebilecektir<sup>43</sup>.

CMR m.3'te belirtilen yardımcı şahısların eylemlerinden taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için gecikmeye yol açacak olan yardımcı şahsın ihmal ve davranışının yardımcı şahsa taşıyıcı tarafından verilen görev kapsamında oluşması gerekmektedir. Bir başka deyişle, yardımcı şahsa verilen görev ile gecikme arasında içsel bir bağlantı bulunmalıdır. Bu bakımdan CMR'de belirtilen yardımcı şahıslar ile TTK m.782'de belirtilen şahıslar arasında fark bulunmaktadır. Konunun daha ziyade Borçlar Hukuku kapsamında ayrıntılı şekilde değerlendirilmesi gerekeceğinden burada daha fazla irdelenmeyecektir<sup>44</sup>.

Kasıt ve kasta eşdeğer kusurun diğer bir etkisi de zamanaşımı süresi yönünden karşımıza çıkmaktadır. CMR m.32/I'e göre (*lex fori*) davaya bakan mahkemece belirlenecek olan taşıyıcının kastı veya kasta eşdeğer kusurunun tespit edilmesi halinde taşıyıcı aleyhine ikame edilecek dava bakımından bir yıl olan zamanaşımı süresi, taşıyıcının gecikmenin meydana gelmesinde bir kastı veya kasta eşdeğer bir kusurunun bulunması halinde uzamakta ve bu süre üç yıla çıkmaktadır<sup>45</sup>. Türk Ticaret Kanunu bakımından ise böyle bir durumda tazminat talebi TTK m.767/V'in Borçlar Kanunu'nu m.125'e yapmış olduğu gönderme ile 10 yıllık zamanaşımına tabi hale gelir.

---

<sup>43</sup> **ADIGÜZEL**, s.110; unutmamak gerekir ki BK m.100/II'ye dayanarak sözleşmeye konulan ve taşıyıcının yardımcılarının ya da ara taşıyıcıların kusurlarından sorumlu tutulmayacağı yolundaki kayıtlar hükümsüzdür. **ARKAN**, s.142.

<sup>44</sup> Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **YEŞİLOVA**, s.43 vd.

<sup>45</sup> 11.H.D 25.04.1995, E.1346, K.3779. (**KENDİGELEN/AYDIN**, s.159)

## GİRİŞ

Uluslararası ticarete karayoluyla yapılan taşımalar önemli bir yere sahiptir. Bu bakımdan ülkeler arasındaki karayolu taşıma hukukuna ilişkin farklı düzenlemeler bu işle uğraşanlar için, özellikle üstlendikleri sorumlulukların tayini bakımından farklı sorunları ve belirsizlikleri de beraberinde getirmektedir. Uluslararası karayoluyla eşya taşımalarına ilişkin kurallar bakımından ülkeler arasındaki bu farklılıkların giderilmesi amacıyla düzenlenmiş olan CMR, taraf ülkelerin taşıma hukuku kuralları açısından önemli bir yere sahiptir.

Ticaret hayatında bir edimin yerine getirilmesi kadar bu edimin zamanında yerine getirilmiş olmasının da önemi büyüktür. Zira bir edimin yerine getirilmesinden beklenen faydanın zaman geçtikçe azalması olasıdır. Bunun yanında bir edimin zamanında yerine getirilmemiş olması nedeniyle çeşitli masraf ve zararların ortaya çıkması da imkan dahilindedir.

Taşıma hukuku bakımından taşıyıcı, taşıma süresi içerisinde eşyanın zıya veya hasara uğramamasını temin yükümlülüğünün yanında üstlenmiş olduğu bu taşıma işini süresinde yerine getirerek eşyayı gönderilene zamanında teslim borcu altına da girmiş bulunmaktadır. Bu nedenle taşıma hukuku açısından taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun incelenmesi büyük öneme sahiptir. Bu bakımdan, gerek CMR’de gerek Türk Ticaret Kanunu’nda gerekse Türk Ticaret Kanunu Tasarısında taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu, taşıyıcının zıya ve hasardan doğan sorumluluğundan ayrı bir sorumluluk sebebi olarak düzenlenmiş bulunmaktadır.

Doktrinde genellikle taşıyıcının zıya ve/veya hasardan doğan sorumluluğu üzerinde durulmuş olduğu, gecikmeden doğan sorumluluğunun yeterli ölçüde incelenmediği görülmüş olmakla bu çalışmada taşıyıcının zıya ve hasardan doğan sorumluluğunu düzenleyen kurallar hakkında belirli birkaç yerde yapılan karşılaştırmalar haricinde yer verilmemiştir. Bu bakımdan sadece taşıyıcının

gecikmeden doğan sorumluluğu ayrıntılarıyla incelenmeye çalışılmış olmakla özgün bir çalışma yaratılması amaçlanmıştır.

Çalışmamızın konusunu oluşturan taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu da bu çerçevede öncelikle CMR hükümlerinin konuyu düzenleyişi ve benimsediği ilkeler esas alınarak anlatılmaya çalışılmış, bu anlatım içerisinde CMR ve Türk Ticaret Kanunu'nun konuya ilişkin düzenlemeleri karşılaştırılmış, daha sonra da konu hakkında Türk Ticaret Kanunu Tasarısında yapılan değişiklikler ve getirilen yenilikler açıklanmaya çalışılmıştır.

Bu yöntemle anlatılacak olan çalışmamız beş bölüm içerisinde ele alınmaktadır

Birinci bölümde; CMR'ye ilişkin genel bilgiler verilerek, bu bağlamda CMR'nin Türk Hukukundaki yeri, CMR hükümlerinin niteliği ve CMR'nin uygulanma şartları açıklanmaya çalışılarak, hangi tür taşımalarından kaynaklanan uyuşmazlıklara CMR hükümlerinin uygulanacak olduğu tespit edilmektedir.

İkinci bölümde; gecikme ve taşıma süresi arasındaki ilişki ve özellikle taşıma süresinin belirlenmesi üzerinde durularak, taşıma süresinin taraflarca belirlenmiş olup olmadığı ihtimallerine göre ikili bir ayırım yapılmak suretiyle konuya ilişkin açıklamalara yer verilmektedir.

Üçüncü bölümde ise; taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun hukuki niteliği, bu sorumluluğun şartları ve kapsamı ayrıntılı şekilde incelenerek, taşıyıcının gecikme nedeniyle doğan sorumluluktan kurtulabilmesine imkan veren haller açıklanmaktadır.

Dördüncü bölümde; gecikme nedeniyle sorumlu olan taşıyıcının tazminat borcu açıklanarak söz konusu tazminat miktarının sınırı hakkında bilgilere yer verilmekte ve bu sınırın genişlemesi sonucunu doğuracak haller üzerinde durulmaktadır.

Çalışmamızın son bölümü olan beşinci bölümde ise; gecikme nedeniyle taşıyıcıya yöneltilebilecek olan tazminat davası hakkında açıklamalara ver verilerek, bu tazminat davasının tarafları, tazminat davası açabilmek için uyulması gereken bildirim yükümlülüğü ve tazminat davasının tabi olduğu zamanaşımı hakkında açıklamalarda bulunmaktadır.

Nihayet, tez çalışmamız genel değerlendirme ve kanaatimizi içeren sonuç bölümü ile tamamlanmaktadır.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### CMR'YE İLİŞKİN GENEL BİLGİLER

#### Ş1. TÜRK HUKUKUNDA CMR

Eşyaların Karayolunda Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi<sup>1</sup>, eşyanın karayoluyla uluslararası taşınmasını düzenlemek ve bu konuda akit ülkeler arasında karayoluyla eşya taşıma koşullarını standartlaştırmak üzere 1956 yılında Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından hazırlanan ve 02.07.1961 tarihinde yürürlüğe girmiş olan bir uluslararası antlaşmadır<sup>2</sup>.

Türkiye 07.12.1993 tarih ve 21788 sayılı resmi gazetede yayınlanan 3939 sayılı yasa ile CMR ve eki protokollere katılmayı kabul etmiştir. CMR'nin 42 ve devamı maddeleri uyarınca fiili uygulamaya resmen geçilmesi için, kabul edilmiş olan metin Birleşmiş Milletler sekreterliğine tevdi edilmiş ve 22161 sayılı resmi gazetede 04.11.1995 tarihinde yayınlanarak Türkiye'de yürürlüğe girmiştir<sup>3</sup>. Anayasanın 90. maddesi hükmüne göre usulüne uygun şekilde yürürlüğe girmiş antlaşmalar kanun hükmündedir<sup>4</sup>. Bu da demek oluyor ki; CMR bu tarihten itibaren

<sup>1</sup> İngilizcesi "Convention On The Contract For The International Carriage Of Goods By Road"; Fransızcası "Convention Relative Au Contrat De Transport International Marchandises Par Route" olan bu sözleşme uluslararası uygulamada Fransızca isminin baş harfleri olan "CMR" kısaltmasıyla kullanılmaktadır. Sözleşmenin adı Türkçe resmi çevirisinde hatalı bir Türkçe kullanılarak bu şekilde çevrilmiştir. Antlaşmanın adının Türkçe'ye "Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma" şeklinde çevrilmesi daha uygun olmaktadır.

<sup>2</sup> **ARKAN, Sabih**; "CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk", Prof. Dr. Yaşar KARAYALÇIN'a 65.Yaş Armağanı, Ankara 1988, s.319-337, s. 319; belirtmek gerekir ki CMR daha sonra 05.07.1978 tarihli bir protokolle değişikliğe uğrayarak bugünkü halini almıştır.

<sup>3</sup> **KAYA, Arslan**; "Karayolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları Ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)", Prof. Dr. Oğuz İMREGÜN'e Armağan, İstanbul 1998, s.311-333, s. 311; Türkiye CMR'nin 48. maddesinde tanınan imkandan yararlanarak onay sırasında Antlaşmanın 47.maddesine ihtirazi kayıt koymuştur. Türkiye'nin koyduğu ihtirazi kayda ilişkin olarak bkz.21.06.1995 tarih ve 1995/7056 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı (RG. 28.07.1995/22357)

<sup>4</sup> Anayasanın uluslararası antlaşmaları kanun hükmünde öngörmesinin amacı, usulüne göre yürütme organının onayladığı antlaşmanın Türk hukuk düzeninde yer aldığını, Türk hakimlerinin bir uyuşmazlığı çözerken bu uluslararası antlaşmaları Türk kanunları gibi uygulamak zorunda olduklarını vurgulamaktır. Bu hükmün dışı dönük yönü ise Türk devletinin milletlerarası güvenilirliğini devam ettirme düşüncesidir. Maddenin devamında usulüne uygun yürürlüğe konulmuş olan antlaşmalar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa mahkemesine başvurulamayacağı belirtilerek aslen milletlerarası antlaşmalar, kanundan daha üst bir duruma

iç hukuk düzenlemesi haline gelen bir uluslararası antlaşma şeklini alarak bu tarihten itibaren ortaya çıkacak olan ve kapsamında yer alan uyuşmazlıklarda uygulama alanı bulmuştur<sup>5</sup>.

CMR iki orijinal metin halinde İngilizce ve Fransızca olarak hazırlanmıştır. CMR m.51 uyarınca bu iki metin de taraf ülkeler bakımından aynı oranda geçerlidir. Bunun yanında taşıma hukukumuz bakımından büyük öneme sahip olan CMR'nin resmi gazetede yayınlanan Türkçe resmi çevirisi birçok hatayla doludur. Konumuz açısından inceleyeceğimiz taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu dahi CMR m.17/I'e ilişkin orijinal metinde yer almasına rağmen Türkçe resmi çeviride taşıyıcının eşyanın teslimindeki gecikmeden de sorumlu olduğu ifadesi atlanılmıştır ve taşıyıcının yalnızca zıya ve hasardan dolayı sorumlu olduğu ifadesine yer verilmiştir<sup>6</sup>. CMR'nin Resmi gazetede yayımlanmış olan Türkçe tercümesindeki hataları ve eksiklikleri gören ya da tercümenin lafzından doğru yorum yapamayacağını düşünen bir Türk hakim, her zaman için CMR'nin İngilizce veya Fransızca orijinal metnine dayanarak hüküm kurabilmelidir.

CMR'nin amacı; akit taraflar bakımından eşyaların karayolunda taşınmasına ilişkin hükümlerin, özellikle bu tür taşımalarda kullanılan belgeler ve taşıyıcının sorumluluğu bakımından yeknesaklaştırılmasıdır.

---

yerleştirilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **TEZİÇ, Erdoğan**; Anayasa Hukuku, 5. Bası, İstanbul 1998, s.7-9; **İZGİ, Ömer / GÖREN, Zafer**; Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının Yorumu, C.II, Ankara 2002 s.847-870; **ÖZBUDUN, Ergun**; Türk Anayasa Hukuku, Ankara 2000, s.207-209.

<sup>5</sup> **KENDİGELEN, Abuzer / AYDIN, Alihan**; “ Karayolu İle 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, İstanbul 2002 s.495-525 (Çeviri Denemesi), s. 495; **AKINCI, Ziya**; Karayoluyla Milletlerarası Eşya Taşımacılığı Ve CMR, Ankara 1999, s. 24.

<sup>6</sup> Resmi çeviride kullanılan terminoloji dahi kendi içinde tutarsızlıklar ve hatalar barındırmaktadır. Türk hukukunda yerleşik durumda olan taşıyıcı, gönderen, gönderilen, taşıma senedi, zıya, zamanaşımı, gibi kavramlar yerine resmi çeviride taşımacı, gönderici, alıcı, sevk mektubu, kayıp, limit süresi gibi kavramlar kullanılmıştır. Resmi çevirinin eleştirisi için bkz.**KENDİGELEN / AYDIN**, Çeviri Denemesi, s. 496vd; **KAYA**, Armağan, s.313 dn.6; ayrıca İngilizce ve Fransızca metinlerde de kendi arasında bazı anlamların uyuşmadığını, tam örtüşmediği hakkında bkz. **ARKAN**, Armağan, s. 319; **RODIERE, Rene**; The Convention On Road Transport, ELT, 1970, s.629; **YEŞİLOVA, Ecehan**; Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının Ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, Ankara 2004, s. 26-27.

Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olmasına rağmen gerek coğrafi (Asya ile Avrupa arasında karayoluyla ulaşım imkanı) konumu gereği gerekse içinde barındırdığı ekonomik koşullar ve tarih boyunca toplumunun edindiği alışkanlıklar gereği taşıma sektöründe karayolu taşımacılığının çokça kullanıldığı bir ülkedir. Bu yönüyle bakılacak olursa Türkiye'nin işbu antlaşmaya taraf oluşunun geç kalınmış bir tasarruf olduğu söylenebilir<sup>7</sup>.

Türk Hukukunda karayolu ile eşya taşımacılığını düzenleyen başta Türk Ticaret Kanunu olmak üzere çeşitli düzenlemeler bulunmaktadır. CMR ise milletlerarası nitelikli kara taşımacılığına uygulanacak hükümleri düzenleyen uluslararası bir antlaşmadır. Türk hukuku bakımından CMR'ye taraf olunmasından itibaren artık CMR; kapsamına giren uyuşmazlıklarda, sadece karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı gibi özel düzenleme (*lex specialis*) getirdiği için öncelikle uygulama alanı bulacaktır<sup>8</sup>.

CMR'nin, gerek Anayasa'nın 90. madde hükmü gereği Anayasaya aykırılığı dahi iddia edilemeyen ayrıcalıklı bir kanun hükmünde olması, gerekse CMR m.1'de belirtilen şekilde uygulama kapsamına aldığı taşımaları sınırlandırarak sadece belirli uluslararası taşımalar bakımından uygulanacak olması nedenleriyle CMR m.1 kapsamında olan bir uyuşmazlıkta CMR hükümleri başka hiçbir gerekçe veya

---

<sup>7</sup> **KENDİGELEN**, Çeviri Denemesi, s. 499; Türkiye bakımından CMR yürürlüğe girmeden önce de CMR hükümlerinin taraflar arasında kararlaştırılarak, örneğin taşıma senedine CMR kaydı konularak, uygulanması imkanı bulunmuştur. Bu durum tıpkı tarafların CMR hükümlerini tek tek yazıp imzalamak suretiyle kendi aralarında bir sözleşme meydana getirmiş olmasındaki duruma benzer şekilde değerlendirilebilir. Yargıtay da böyle bir durumda taraflar arasında uyuşmazlık çıkması halinde uyuşmazlığın CMR hükümlerine göre çözümlenmesi gerektiğini belirtmiştir. **AKINCI**, s. 33; "...dosyaya sunulmuş olan taşıma senedinde CMR kaydı bulunmaktadır. Bu kayıt sözleşmenin tarafları olan taşıyıcı ve eşya sahibini bağlayıcı niteliktedir." 11. HD. 25.04.1995, E.1346, K.3779. (**ERİŞ, Gönen**; Uygulamalı Taşıma Hukuku, Ankara 1996, s. 95).

<sup>8</sup> CMR'nin ayrıca zaman bakımından da TTK'dan daha yeni bir düzenleme (*lex posterior*) olma özelliği bulunmaktadır. **AKINCI**, s. 24-25; **YEŞİLOVA**, s. 33; CMR kapsamına giren bir uyuşmazlıktan bahsedebilmek için milletlerarası bir taşıma sözleşmesinin şart olduğundan hareketle burada bir yabancılik unsurunun bulunduğu açıktır. Yabancı unsurlu ilişkilere de Türk hukukunda uygulanacak hukuku belirleme konusundaki düzenlemeyi 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkındaki Kanun'da bulabiliriz. MÖHUK 1.maddesi açıkça yabancılik unsuru bulunan özel hukuk ilişkilerine bu kanunun uygulanacağını belirtirken, aynı maddenin son fıkrasında Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümlerinin saklı olduğu belirtilerek aynı konuda milletlerarası bir sözleşme bulunması durumunda işbu milletlerarası sözleşme hükümlerinin soruna uygulama alanı bulacağını belirtmiştir.



yollamaya gerek kalmaksızın Türk hukukunun bir parçası olarak uygulama alanı bulacaktır.

Kanunlar ihtilafı bakımından ise CMR, karayoluyla eşya taşınmasına ilişkin maddi hukuk kuralları içeren bir sözleşme olduğu için burada kanunlar ihtilafı kurallarına bazı özel konular haricinde yer verilmemiştir<sup>9</sup>.

Sonuç olarak; taşıma ilişkisinden doğan bir uyumsuzluğun CMR kapsamına girdiği tespit edildiği zaman CMR Türk hukukunun bir parçası olarak uygulanacaktır. Fakat CMR karayoluyla uluslararası eşya taşınması konusunda doğacak tüm sorunları kapsayan bir sözleşme olmadığından bazı durumlarda doğrudan milli hukuklara da atıflarda bulunmuştur<sup>10</sup>.

CMR kapsamına giren bir uyumsuzluk hakkında CMR’de o uyumsuzluğa uygulanacak hüküm bulunmaması durumunda bu boşluğun doldurulması gerekmektedir. Bunun için de yetkili olan hukuk kurallarının tespiti gerekecektir. Yukarıda da belirttiğimiz gibi CMR’nin yapılmasındaki amaç uluslararası eşya taşımalarına ilişkin yeknesak bir düzenlemeye ulaşmak olduğundan taraf ülkelerin çokluğu ve çeşitliliği, birbirinden ayrı hukuk sistemleri ve uygulamaları olduğu göz önüne alınınca burada mümkün olduğunca yorum konusunda antlaşma hükümlerinin yorumuyla çözüme gidilmesi uygun olacaktır. Tabi antlaşmaya taraf olan ülkelerdeki uygulamalar ve doktrinel görüşler de bu anlamda önemli kaynaklar arasında yer almaktadır<sup>11</sup>.

---

<sup>9</sup> CMR m.29’a ilişkin olayda taşıyıcının hareketinin kasıt veya ağır kusur teşkil edip etmeyeceğinin değerlendirilmesi, CMR m.16/5te belirtilen taşıyıcı tarafından eşyanın satışı usulü, CMR m.32’ye ilişkin zamanaşımı süresinin uzatılması, CMR m.5/I’de belirtilen taşıma senedindeki imzaların geçerli olup olmadığı konusunda CMR açıkça bağlama kuralları koyarak bu hususların hangi hukuka göre değerlendirileceğini belirtmiştir. Bkz.**AKINCI**, s. 32; **AYDIN, Alihan**; CMR’ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar Ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2002, s. 25; **CLARKE Malcolm A**; International Carriage Of Goods By Road (CMR), Fourth Edition, London 2003, s.187

<sup>10</sup> **AYDIN**, s. 25; bkz. CMR 16/V, CMR 20/IV, CMR 20/IV maddeleri

<sup>11</sup> **ÜLGEN, Hüseyin**; Türk Hukukunda Ve Milletlerarası Hukukta Karayolu İle Yolcu Ve Bagaj Taşıma, II.Taşımacılık Sempozyumu, Ankara 1985, Tartışmalar, s. 23; **AYDIN**, s. 23-24, **YEŞİLOVA**, s.27

## §2. CMR HÜKÜMLERİNİN NİTELİĞİ

CMR’de, bu antlaşmada yer alan hükümlerin emredici nitelikte olduğu ve taraflarca değiştirilemeyeceği prensibi kabul edilmiştir. Bu bağlamda CMR’nin 41. maddesinde CMR kapsamına giren uyuşmazlıklarda tarafların CMR hükümlerine aykırı şartları kararlaştıramayacakları da hükme bağlanmıştır<sup>12</sup>. Türkiye de bu antlaşmayı kabul etmiş olduğundan CMR’nin bu emredici niteliği Türk hukuku bakımından da bağlayıcı olmaktadır.

Taşıyıcıların taşıma sözleşmesinin karşı tarafını oluşturan tarafa oranla ekonomik yönden daha güçlü olması ve bu üstünlüklerini kullanarak sözleşmenin içeriğini tek taraflı olarak hazırlayıp herhangi bir pazarlık olanağı tanımaksızın gönderenin kabulüne sunması taşıma sözleşmelerine konulan sorumsuzluk kayıtlarının kuşkuyla karşılanmasına sebep olduğundan CMR konuyu emredici bir hükümle düzenlemiş bulunmaktadır<sup>13</sup>. Buna göre CMR m.40 hükümleri saklı kalmak koşuluyla taraflarca konulacak olan ve CMR hükümlerini doğrudan veya dolaylı olarak ihlal eden her türlü koşul hükümsüzdür<sup>14</sup>. Ancak CMR’de boşluk olan konularda taraflar sözleşmeye bu boşluğa ilişkin hüküm koyabilirler, bu konuda CMR’de bir sınırlama bulunmamaktadır<sup>15</sup>.

CMR m.41 ile getirilmiş olan bu emredici nitelik, tarafların irade serbestisini CMR’nin 40. maddesi hükümlerini saklı tutmak suretiyle düzenlenmiş bulunmaktadır. CMR m.40 birden fazla taşıyıcının bulunduğu durumlarda

<sup>12</sup> CMR’ye taraf ülkelerin kendi aralarında düzenlemiş oldukları ikili ve çok taraflı antlaşmalarla CMR hükümlerini değiştirmemeyi kabul ettiklerini, bunun da milletlerarası hukuktaki ahde vefa (*pacta sunt servanda*) prensibinin bir ifadesi olduğu yönünde bkz. **AKINCI**, s. 35. Anlaşmanın imza aşamasında İngiltere ile Kuzey İrlanda ve İrlanda arasında bu antlaşma hükümlerinin geçerli olmayacağı hakkındaki çekince için bkz. **LOEWE, Roland**; “Commentary On The Convention Of 19 May 1956 On The Contract For The International Carriage Of Goods By Road (CMR)”, *ELT*, 1976, s.327.

<sup>13</sup> **ARKAN, Sabih**; *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara 1982, s. 140, 141.

<sup>14</sup> Bu maddenin konulmasındaki amaç daha çok taşıma piyasasındaki güç dengelerini korumak, sözleşmede kuvvetli olan tarafın güçlü olmanın avantajını kullanarak diğer tarafın durumunu zorlaştırıcı hükümler koymasını önlemektir. Bu sayede taşıyıcı bakımından da taşıma piyasasında aykırı ve ağır şartlar kabul ederek haksız rekabet oluşturulması şeklindeki olası bir tutum da engellenmiş olacaktır. **AKINCI**, s. 36

<sup>15</sup> Tarafların eşyaların geç teslim alınması konusunda cezai şart kararlaştırabilecekleri, böyle bir şartın CMR’nin 41.maddesini ihlal etmeyeceği hakkında bkz. **AKINCI**, s. 36-37.

taşıyıcılara kendi aralarındaki sorumluluğu istedikleri gibi düzenleme imkanı veren bir maddedir. Buna göre taşıyıcılar CMR m.37 ve CMR m.38’de yazılanlar dışında kendi aralarında sorumluluğu paylaştıracı ve bağlayıcı hükümler üzerinde anlaşmakta serbesttirler<sup>16</sup>. Bu bakımdan CMR hükümleri gereğince talep sahibine (gönderen/gönderilen) tazminat ödemek durumunda kalmış olan taşıyıcının diğer taşıyıcılara olan rücu hakkını düzenleyen CMR m.37 hükmü ve taşıyıcıların aralarında yapacakları anlaşmalar ile ekonomik bakımdan aralarında bulunan en zayıf taşıyıcıya tüm sorumluluğu yüklemek suretiyle olayın özelliğine göre gönderen/gönderilenin haklarına zarar getirilebilmesi ihtimalini ortadan kaldıran aciz halinde tazmin yükümlülüğünü düzenleyen CMR m.38 hükümlerini taşıyıcılar aralarında yapacakları anlaşmalar ile değiştiremezler.

TTK bakımından da CMR ile benzer bir durum söz konusudur. Türk Ticaret Kanunu’nun taşımaya ilişkin hükümlerinde yer alan 765 ve 766’ncı maddelerinde taşıma akdinde kanunun taşıyıcıya ve taşıma işleri komisyoncusuna yüklediği sorumlulukların önceden azaltılması veya kaldırılması sonucunu doğuran bütün kayıt ve şartların geçersiz olduğu kesin olarak hükme bağlanmıştır<sup>17</sup>.

### **§3. CMR’NİN UYGULANMA ŞARTLARI**

#### **I. GENEL OLARAK**

CMR’nin bir uyuşmazlığın çözümünde uygulanabilmesi için gerekli şartlar antlaşmanın 1.maddesinde belirtilmiştir. Buna göre bir taşıma ilişkisinin CMR kapsamında değerlendirilebilmesi için taşıma sözleşmesinden kaynaklanan bir borç ilişkisinin söz konusu olması, taşıma işinin bir ücret karşılığı yapılıyor olması, taşıma sözleşmesinin konusunun eşya taşımacılığı olması ve taşınacak olan bu eşyanın da

---

<sup>16</sup> AKINCI, s. 37.

<sup>17</sup> 11.HD. 23.01.1979 E.5536, K.220. (ZEYNELOĞLU, Ahmet; Taşıma Hukuku, 2.Bası, Ankara 1993, s.147 dn.4), TD. 04.07.1972, E.1972/2328, K.1972/2349. (MOROĞLU, Erdoğan; Notlu İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu Ve İlgili Mevzuat, 6. Bası, İstanbul 1999, s.531) Bu maddelerde belirtilen sorumluluğun kaldırılması ve sınırlandırılması yasağı ücret karşılığı yapılan taşımalarda uygulanması gereken bir yasaktır. Hatır taşımalarında ücret unsuru olmadığından, yani bir taşıma sözleşmesi bulunmadığından, bu yasağın uygulanmaması gereklidir. Bkz. ZEYNELOĞLU, s.145 vd; ARKAN, s.141.

CMR'nin kapsamı dışında bırakılmamış eşyalardan olması, taşımanın karayoluyla yapılması ve son olarak da yükleme ve teslim yerinin iki ayrı ülkede bulunması ve bu ülkelerden en az bir tanesinin CMR'ye taraf olan bir ülke olması gerekmektedir. İşte bu koşulların tümüne uygun olan bir taşıma artık CMR hükümlerine tabi olacaktır<sup>18</sup>.

## II. TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDEN KAYNAKLANAN BORÇ İLİŞKİSİ

Türk hukukunda taşıma sözleşmesi TTK m.768/I,c.2'de belirtildiği şekliyle bir real akit olarak düzenlenmiştir. Yani diğer sözleşmelerden farklı olarak karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları sözleşmenin kurulması için yeterli görülmemiştir. Taşıma sözleşmesinin kurulması için bu irade beyanlarının yanında eşyanın teslimi de gerekmektedir<sup>19</sup>. Oysa ki; CMR'de düzenleniş şekline göre taşıma sözleşmesi rızai akit olarak kabul edilmektedir. Yani karşılıklı irade beyanlarının uyuşması ile taşıma sözleşmesi kurulmuş olmaktadır<sup>20</sup>.

TTK Tasarısı ise 856/II'de taşıma senedi düzenlenmemiş olsa dahi tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile taşıma sözleşmesinin kurulacağını belirtmesi taşıma sözleşmesinin tasarıda bir rızai akit olarak düzenlenmiş olduğunu göstermektedir. Bu bakımdan eşyanın taşıyıcıya teslimi CMR m.4 ve m.5'e uygun olarak taşıma sözleşmesinin varlığına karine kabul edilmiştir. TTK 768'in taşıma sözleşmesinin taraflarının muvafakatları ve eşyanın taşıyıcıya teslimi ile taşıma

---

<sup>18</sup> CMR m.2'nin de burada göz önünde bulundurulmasında yarar vardır. Bkz aşağıda **karma taşıma**

<sup>19</sup> Türk Ticaret Kanunu'nun 768 maddesinin birinci fıkrasının son cümlesi "*fakat taşıma senedi tanzim edilmemiş olsa bile muvafakatları ve eşyanın taşıyıcıya teslimi ile sözleşme taraflar arasında tamam olur*" yolunda bir hükme yer verilmiş olması burada taşıma sözleşmesinin aynı bir sözleşme olduğunu belirtir şekildedir. Doktrinde; çağdaş düzenlemelerde real (ayni) akit türüne yer verilmediği, taşıma sözleşmelerinin sadece taraflar arasında karşılıklı irade beyanları ile kurulacağını kabul etmenin ticari hayatın gereklerine daha uygun düşeceği belirtilerek TTK m.768/I'in son cümlesinde yer alan "ve" bağlacının "veya" şeklinde anlaşılmasının bu sonuca ulaşmayı kolaylaştıracağı belirtilmektedir. Zira eşyanın taşıyıcıya teslimi, sözleşmenin kurulması yönünden değil, sözleşmenin hükümlerini göstermesi ve özellikle taşıyıcının sorumluluğunun başlaması açısından önemli bir husustur. Taşıma sözleşmesinin real (ayni) akit mi yoksa rızai akit mi olduğu konusunda belirginlik olmadığı, aslen bunun rızai akit olarak kabul edilmesi gerektiği konusundaki görüşler için bkz. **KAYA**, Armağan, s.315; **AKINCI**, s.45 dn.50; **ARKAN**, s.17-19.

<sup>20</sup> **AYDIN**, buna gerekçe olarak CMR 9/I'de yer alan "*sevk mektubu, taşıma mukavelesinin akidine, mukaveleliğin koşullarına ve eşyaların taşıyıcı tarafından kabulüne karine teşkil eder*" cümlesinde taşıma sözleşmesinin akdi ile eşyanın taşıyıcı tarafından kabullerinin ayrı ayrı sayılmış olmasından yola çıkarak demek ki taşıma sözleşmesinin kurulması için eşyanın taşıyıcıya tesliminin gerekmediğini belirtmektedir. Ayrıca diğer örnekler için bkz.**AYDIN**, s.6-7; **KAYA**, Armağan, s.314.

sözleşmesinin kurulmuş olacağını belirtmesine karşılık tasarıdaki bu düzenleme artık kuşkuyla yer vermeksizin taşıma sözleşmesinin rızai bir akit olduğunu açıklamaktadır.

Taşıyıcı ile gönderen arasındaki borç ilişkisi kaynağını taşıma sözleşmesinde bulur. Taşıma sözleşmelerinde başlıca iki edim bulunmaktadır. Taşıma ve ücret. Taşıyıcı, taraflarca kararlaştırılan şekilde eşyayı bir yerden bir başka yere götürme; gönderen/gönderilen ise ücret ödeme borcu altına girmektedir. Hemen belirtmek gerekir ki; CMR'ye göre taşıma sözleşmesinin herhangi bir şekil şartına uygun yapılması da sözleşmenin geçerliliği için şart değildir. Bu nedenle taşıma sözleşmesinin düzenlenmemesi, senette yer alması gereken kayıtların bir kısmının bulunmaması CMR 4. maddede açıkça belirtildiği üzere taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilemez<sup>21</sup>.

CMR taşıyıcının tanımını yapmamıştır. Bir taşıma işinin CMR'ye tabi olabilmesi için taşıyıcının taşımayı meslek edinmiş olması şartı aranmamaktadır<sup>22</sup>. Bu meyanda taşımayı meslek edinmemiş, taşıma işini geçici olarak yapan kişilerin üstlenecekleri bir taşıma da, diğer şartlar da uygun olursa, CMR'ye tabi olmaktadır. TTK ise 762. maddesinde açıkça taşıyıcının tanımını yaparak, ücret karşılığında yolcu ve eşya taşıma işlerini üzerine alan kimselerin taşıyıcı olduğunu düzenlemiştir. Ayrıca TTK açısından taşıyıcının taşıma işini meslek edinmiş olması da gereklidir. Fakat geçici olarak taşımacılık yapan kişilere de taşımayla ilgili Türk Ticaret Kanunu hükümlerinin uygulanacağını düzenleyen TTK m.763 hükmü karşısında taşıma işinin taşıyıcı tarafından geçici olarak mı yoksa devamlı mı yapıldığının pratik açıdan bir önemi bulunmamaktadır<sup>23</sup>.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısında ise taşıyıcının tanımı 850. maddede yapılmış ve TTK m.763 hükmündeki tanıma nazaran daha uygun bir ifade ile taşıyıcının taşıma sözleşmesi ile eşya veya yolcu taşıma işini üstlenen kişi olduğu

<sup>21</sup> **LOEWE**, s.334 vd; yalnız burada belirtmemiz gerekir ki taşıma sözleşmesinin en önemli işlevlerinden biri sözleşmenin şartları ve tarafların sorumluluklarını belirlemedeki ispat fonksiyonunda kendisini göstermektedir **AYDIN**, s.8, 9.

<sup>22</sup> **AYDIN**, s.7.

<sup>23</sup> **ARKAN**, s.20; **KAYA**, Armağan, s.314.

belirtilmiştir. Tasarının 850. maddesi son fıkrada ise taşıma işlerinin ticari işletme faaliyeti olduğu belirtilmiştir.<sup>24</sup>

Taşıyıcının tanımının CMR’de yapılmamış olmasına karşın taşıma işinin bir ücret karşılığı yapılması gereği CMR’de açıkça hükme bağlanmıştır. Bu bakımdan ücretsiz yapılan taşımalar CMR kapsamına alınmamıştır<sup>25</sup>. Aynı yönde Türk Ticaret Kanunu ve TTK Tasarısı bakımından da ücret taşıma sözleşmelerinin önemli bir unsuru olarak yer almaktadır ve ücretsiz yapılan taşımalar TTK’nın taşımaya ilişkin hükümlerine tabi olmamaktadır<sup>26</sup>. Burada gerek CMR bakımından gerekse Türk Ticaret Kanunu ve TTK Tasarısı bakımından ücret kavramını geniş yorumlayarak para ile ölçülebilen her türlü menfaati bu kapsamda değerlendirmek doğru ve amaca uygun bir yaklaşımdır<sup>27</sup>.

### III. TAŞIMANIN KONUSUNUN EŞYA OLMASI

Uluslararası bir karayolu taşımacılığının CMR hükümlerine tabi olabilmesi için taşıma sözleşmesinin konusunun eşya olması gerekmektedir. CMR’de eşyanın tanımı yapılmamıştır<sup>28</sup>. Sadece CMR’nin 1. maddesinin dördüncü fıkrasında hangi

<sup>24</sup> Taşıma işlerinin ticari işletme faaliyeti olduğunu ifade eden bu fıkranın madde metninden çıkartılması gerektiği, zira bir işletme faaliyetinin ticari işletme boyutunda olup olmadığını belirlemedeki kriterin Tasarının 11.maddesine göre belirlenmesi gerekeceği, bu maddede belirtilen ölçütlere uygun nitelik taşımayan bir faaliyeti, salt taşıma işiyle uğraşıldığı için ticari işletme boyutunda görmeyi ve dolayısıyla faaliyeti gerçekleştirilen kişiyi de tacir olarak kabul etmeyi haklı kılacak bir gerekçe bulunmadığı yolunda bkz. **AYDIN, Alihan**; TTK Tasarısında Taşıma İşlerine Dair Hükümlerin Değerlendirilmesi, Hukuki Perspektif Dergisi, S.6, Mayıs 2006, s.69.

<sup>25</sup> Taşıyıcının ivazsız olarak yapmış olduğu taşımalara hatır taşımacılığı denmektedir. Taşıyıcının taşıma işini, yapmada bir menfaati bulunmakta ise burada hatır taşımacılığından bahsedilemez. Bu bakımdan hatır taşımacılığından doğan bir sorumlulukta Borçlar Kanunu’nun haksız fiil hükümleri ve vekalet sözleşmesine ilişkin hükümleri çerçevesinde bir değerlendirme yapmak gereklidir. Hatır nakliyatında taşıyıcının karşılıksız olarak, hatır için bir davranışta bulunma, gönül alma, insani duygular içinde bulunarak bu taşımayı üstlenmesi söz konusu olduğundan bu taşımalarda taşıyıcının sorumluluğunun hafifletilmesi görüşü hakimdir. Ayrıntılı bilgi için bkz **FRANKO, Nisim**; Hatır Nakliyatı Ve Hukuki Mahiyeti, BATİDER, Ankara 1992, s.51 vd; **AYDIN**, s.9.

<sup>26</sup> Ancak taşıyıcı tacir ise taşıma sözleşmesinde ücret ödeneceğinin öngörülmemiş olması o sözleşmenin taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilmesine engel olmamaktadır. Zira taşıyıcının tacir olması halinde taşıma sözleşmesinde ücret belirtilmemiş olsa dahi TTK m.22 uyarınca ücret talep etmeye hakkı bulunmaktadır. **ARKAN**, s.15; **FRANKO**, s.12.

<sup>27</sup> **FRANKO**, s.12; **KAYA**, s.315; **AYDIN**, s.9.

<sup>28</sup> Eşyanın tanımının “*taşıma sözleşmesinin ilgili olduğu objeler*” olarak CMR’nin hazırlık aşamasındaki taslak metninde belirtilmiş olduğu hakkında bkz. **YEŞİLOVA**, s.22.

durumlarda antlaşmanın uygulanmayacağı belirtilirken milletlerarası posta antlaşmaları gereğince yapılan taşımalarda<sup>29</sup>, cenaze taşımalarında<sup>30</sup>, ev eşyası<sup>31</sup> taşımalarında CMR hükümlerinin uygulanmayacağı belirtilerek eşya kavramı konusunda biraz olsun açıklık sağlanmıştır.

Bu belirtilenler haricinde taşınacak eşyanın iktisadi değeri olup olmadığı bir taşımanın CMR'ye tabi olması bakımından etkili değildir. Örneğin bir çöp, eski eşya veya herhangi bir atık, kimyevi ve nükleer maddelerin taşınması, silah ve savaş mühimmatları gibi tehlikeli eşyaların taşınması CMR 1. maddesinde belirlenen diğer şartların mevcut olması halinde CMR kapsamında eşya olarak değerlendirilecektir<sup>32</sup>.

Belirtmek gerekir ki, eşya kavramının içine sadece taşıma konusu yapılan eşya değil bu eşyanın muhafazasında kullanılan paket, koruma maddesi, palet, özel ambalajlar da dahildir ve ileride doğabilecek olası bir tazminat miktarının tayininde, bu muhafaza maddesi değerleri de göz önüne alınmalıdır. CMR m.1/IV'te yer alan bu istisnalar arasında bulunmayan ve taşımanın konusunu oluşturan tüm maddi emtianın taşınması, canlı hayvanların taşınması diğer şartlar da mevcutsa CMR'ye tabidir<sup>33</sup>.

---

<sup>29</sup> Türkiye açısından bu tür posta taşımalarına Dünya Posta Birliği Kuruluş Yasası ile Son Protokolü ve bunlara bağlı Birleşmiş Milletler Teşkilatı ile Dünya Posta Birliği arasındaki antlaşma Hükümleri uygulanmaktadır. Bkz **AYDIN**, s.1; **RODIERE**, s.622.

<sup>30</sup> Buradaki cenaze kavramından anlaşılması gereken taşımalar insan cesetleri ile gömülmek üzere taşınan ölü hayvanlardır. Yurtiçi taşımalar bakımından ise cenaze taşımaları ayrı hükümlere tabi tutulmadığından bu tür taşımalara da eşya taşımalarına ilişkin hükümler uygulanacaktır. Ancak örneğin tabut gibi cenaze gereçlerinin, ticari bir değeri olan eşyalara ilişkin taşımalar CMR kapsamı içindedir. Bkz.**AKINCI**, s.34.

<sup>31</sup> Ev eşyası taşımalarının kendine özgü özellikleri olduğu düşüncesiyle CMR kapsamı dışında bırakılmış olduğu; yapılacak olan nitelendirilmede temel ilke olarak taşınan eşyaların bir bütünü parçaları olarak halihazırda kullanılıp kullanılmadıkları ve yine kullanılmak üzere bir başka yere naklediliyor olup olmadığına bakarak bu ayırımın yapılması gerektiği hakkında bkz. **AYDIN**, s.12-15; içerisinde ev mobilyası bulunan bir konteynerin CMR kapsamında bir eşya sayılması gerektiği yönünde bkz. **YEŞİLOVA**, s.23 dn.21.

<sup>32</sup> **YEŞİLOVA**, s.24 tehlikeli eşyalar bakımından bunların taşınmasının özel birtakım ruhsat veya sair resmi prosedüre tabi olacağı, bu prosedürlere uygun yapılan taşımaların CMR kapsamında değerlendirileceğini açıklayarak illegal eşyaların taşınmasının CMR taşıma sözleşmesinin yok hükmünde sayılmasını gerektireceğine işaret etmiştir.

<sup>33</sup> **KAYA**, Armağan, s.318; **YEŞİLOVA**, s.25.

#### IV. TAŞIMANIN KARAYOLUYLA YAPILMASI

Bir taşıma sözleşmesinin CMR hükümlerine tabi olabilmesi için taşımanın karayolunda gerçekleştirilmesi gerekmektedir. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 3. maddesine göre karayolu; trafik için kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır<sup>34</sup>. Taşımanın karayolunda mı, yoksa deniz yolunda mı, yoksa hava veya demir yollarında mı gerçekleştirildiği bir taşıma sözleşmesinin tabi olduğu hukuk kuralları bakımından değerlendirilmesinde belki de en başta tespit edilmesi gereken önemli bir husustur<sup>35</sup>.

CMR'nin uygulanma şartlarını düzenleyen 1. maddesine bakılınca CMR'nin yalnızca karayolu ile yapılan taşımaları kapsamına aldığı açıkça ifade edilmiştir. Ancak burada CMR m.1 yanında CMR m.2 düzenlemesinin de birlikte değerlendirmeye alınması gerekmektedir<sup>36</sup>. Buna göre eşya karayolu taşıma aracının içinde kalmak kaydıyla, taşımanın bir kısmının karayolu ile bir kısmının ise karayolu haricinde diğer başka şekillerde (örneğin deniz yolu, hava yolu, demir yolu vs.) yapılması durumunda da CMR hükümleri, diğer şartlar da uygunsa, bu karma taşımaya uygulanacaktır<sup>37</sup>. Yalnız önemle belirtmek gerekir ki bu çeşit karma taşımalarda eşya karayolu taşıması dışında kalan taşıma esnasında karayolu aracı

<sup>34</sup> Diğer bir tanım olarak karayolu “*taşıtların dolaşımı için kamuya açık herhangi bir yoldur*” **AYDIN**, s.17 dn.43.

<sup>35</sup> **KAYA**, Armağan, s.317

<sup>36</sup> CMR m.1 hükmü daha çok İngiltere'nin özel coğrafi durumu göz önünde bulundurularak CMR m.2 hükmü ile yumuşatılmış olduğu hakkında bkz. **KAYA**, s.316; **AYDIN**, s.17; “...*taşıma senedinde taşımanın CMR'ye tabi olduğu ve tarafların bu konuda anlaşığı, bu bakımdan eşyanın üzerinde yüklü taşıttan ayrılmadan deniz, demiryolu ve havada taşınmasının da CMR'ye tabi olmasını engellemeyeceği ve ilk taşıyıcının sorumlu olacağı; taşımanın karayolunun bir bölümünün kapalı olması nedeniyle mecburen deniz taşımacılığı yapıldığı, bu bakımdan gönderenin bu durumdan haber, olduğu ve karşı çıkmamış olması nedeniyle eşyanın bu şekilde deniz yolu ile taşınmasına muvafakati olduğunun kabulü gereklidir...*” 11.HD. 06.06.1994, E.1993/6337, K.1994/4720. (**KENDİGELEN, Abuzer / AYDIN, Alihan**; Bibliyografyalı Notlu-İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı, İstanbul 2001, s.134)

<sup>37</sup> **ARKAN, Sabih**; “Eşyanın Karayolu İle Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984, s.10; **YEŞİLOVA**, s.27; CMR m.2 kapsamında belirtilen taşımalar özellikle Kara Avrupası ile İngiltere ve bazı İtalyan adaları arasında ro-ro (roll on- roll off) taşımacılığında görülmektedir. Ro – ro taşıma; karayolu taşıtlarını ve yüklerini iki liman arasında taşıyan deniz yolu araçlarıyla yapılan taşımalara denir. Bu şekilde yapılan taşımalar da CMR hükümlerine tabi olacaktır. CMR'nin 2.maddesi hükmü burada değerlendirilecek olunursa taşımanın tamamının karayolunda gerçekleştirilmesi mutlak bir şart olarak öngörülmemiştir. **ARKAN**, s.2; **CLARKE**, s.38, **LOEWE**, s.330.



içinde taşınmıyorsa, her taşımaya ilişkin uygulanacak hukukun ayrı ayrı belirlenmesi gerekecektir<sup>38</sup>.

Bir taşımaya CMR hükümlerinin uygulanabilmesi için taşımının karayolunda belirli tür taşıtlarla gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu nedenle CMR m.1/II'de taşıt sözcüğünün tanımı açıkça yapılmıştır. Bu madde de, 19 Eylül 1949 Tarihli Karayolu Trafik Antlaşmasının (*Convention On Road Traffic*) 4'üncü maddesine atıfta bulunarak, taşıt demekle motorlu taşıtlar<sup>39</sup>, dizi halinde taşıtlar<sup>40</sup>, römorklar<sup>41</sup> ve yarı römorkların<sup>42</sup> kastedilmiş olduğu düzenlenmiştir.<sup>43</sup> Demek ki bu taşıt türleri haricinde kalan taşıtlarla yapılacak olan karayolu taşımalarına CMR hükümleri, diğer şartlar olayda mevcut olsa dahi uygulanmayacaktır.

## V. YÜKLEME VE TESLİM YERİNİN İKİ AYRI ÜLKEDE BULUNMASI VE BU ÜLKELERDEN EN AZ BİR TANESİNİN CMR'YE TARAF OLAN BİR ÜLKE OLMASI

CMR'nin bir taşıma ilişkisine uygulanmasında göz önünde bulundurulacak unsurlardan biri de taşımının başladığı yer ile sona erdiği yerin iki ayrı ülkenin sınırları içinde olmasıdır. Bu şartın belirlenmesi bakımından sözleşme taraflarının ikametgahı, milliyeti veya iş merkezleri, yani tarafların subjektif durumları önemli değildir<sup>44</sup>. Teslim alma yeri ile teslim etme yeri değerlendirilirken tarafların taşıma

<sup>38</sup> CMR m.2'de belirtildiği üzere şayet diğer yollarla yapılan taşıma sırasında oluşan zıya, hasar veya gecikmenin karayolu taşıyıcısının fiil veya ihmalden değil, münhasıran diğer tür taşımalar sırasında ve nedeniyle oluşabilecek bazı olaylardan kaynaklandığı ispatlanırsa, karayolu taşıyıcısının sorumluluğu CMR'ye göre değil, diğer tür taşımının taşıyıcısı ile gönderen arasında diğer taşıma aracı ile yapılan taşıma için geçerli olan hukukun emredici hükümlerine göre bir sözleşme yapılmış olsaydı, o tür taşımının taşıyıcısı ne şekilde sorumlu tutulacak idiyse ona göre belirlenir. Eğer bu yönde hiçbir hüküm bulunmuyorsa karayolu taşıyıcısının sorumluluğu yine CMR'ye göre tayin edilir. **KENDİGELEN/AYDIN**, Çeviri Denemesi, s.500.

<sup>39</sup> Karayolu üzerinde normal olarak insan veya eşya taşımada kullanılan veya insan veya araçları taşımaya için kullanılan araçları çekmekte kullanılan, demiryolu üzerinde veya bir elektrik hattına bağlı olmadan hareket eden her türlü taşıtı ifade eder.

<sup>40</sup> Motorlu taşıt ile bu taşıta bağlanmış yarı römorktan oluşan araç birliği.

<sup>41</sup> Güçle çalışan herhangi bir araç tarafından çekilmek için tasarlanmış araçla yarı römorklara denir.

<sup>42</sup> Bir kısmı motorlu taşıt üzerinde kalacak ve kendi ağırlığı ile taşıdığı yükün ağırlığının önemli bir kısmı motorlu taşıta dayanacak şekilde motorlu taşıta bağlanmak üzere tasarlanmış taşıtlardır.

<sup>43</sup> **AYDIN**, s.15 dn.37; **LOEWE**, s.321, 322

<sup>44</sup> Tarafları subjektif durumu CMR'de yer alan boşluklar bakımından ulusal hukuka başvurulması durumunda önem kazanabilecek unsurlardır. **KAYA**, Armağan, s.319; **LOEWE** s.327;

sözleşmesini akdettikleri andaki niyetlerine bakılarak bu taşımanın uluslararası bir taşıma olup olmadığını tespit etmek yararlı olacaktır<sup>45</sup>.

Burada dikkat edilmesi gereken önemli bir husus da, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim aldığı veya taşımanın gerçekleştirilmesinden sonra eşyayı teslim edecek olduğu ülkelerden en az birinin CMR'ye onama veya katılma yoluyla taraf olmuş bir ülke olmasıdır<sup>46</sup>. Bu yönden bakılınca bu koşul esasen antlaşmaya taraf olmayan ülkeler bakımından da CMR uygulaması bakımından etkileyici ve sonuç doğurucu nitelikte bulunmakta olduğunu göstermektedir. Nitekim Türkiye 1995 yılında sözkonusu antlaşmaya taraf olmuş olmasına rağmen sırf bu madde düzenlemesi nedeniyle işbu antlaşma hükümlerinin gerek tarafların taşıma sözleşmesindeki atıfları gerekse bağlama kuralları uyarınca uyuşmazlıklara uygulandığı olmuştur<sup>47</sup>.

---

<sup>45</sup> **AYDIN**, s.21; örneğin Ankara'dan İtalya'ya karayoluyla eşya taşınmasına ilişkin yapılan bir taşıma sözleşmesinde taşıt daha Türkiye sınırını terk etmeden meydana gelecek bir kaza neticesinde ortaya çıkacak olan uyuşmazlığa CMR hükümleri, taşıma fiilen sadece bir ülke içinde kalmış olmasına rağmen uygulanacaktır.

<sup>46</sup> Türkiye'de CMR 31.10.1995 tarihinde yürürlüğe girmiş olması bakımından bu tarih itibarıyla CMR'ye onama veya katılma yoluyla katılan ülkeler şunlardır: Yugoslavya (1958), Fransa (1959), Avusturya(1960), Hollanda (1960), Almanya (1961), İtalya (1961), Belçika (1962), Polonya (1962), Lüksemburg (1964), Danimarka (1965), İngiltere (1967), İsveç (1969), Norveç (1969), Portekiz (1969), Macaristan (1970), İsviçre (1970), Finlandiya (1973), Rusya (1974), Bulgaristan (1977), Yunanistan (1977), İrlanda (1991), Hırvatistan (1991), Beyaz Rusya (1993), Litvanya (1993), Bosna (1994), Tunus (1994), Letonya (1994), Slovenya (1994), Estonya (1994), Çek Cumhuriyeti (1994), Bosna (1994) bkz **KAYA**, Armağan, s.318 dn.19.

<sup>47</sup> **KAYA**, Armağan, s.319; **ŞANLI, Cemal**; Uluslararası Kara Ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, Milletlerarası Hukuk Ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni (MHB), S.1, Yıl.9, 1989, s.51; 11.HD. 02.06.1987, E.1340, K.3332. (**ERİŞ**, s.36); aynı yönde bkz. 11.HD. 19.11.1993, E.6564, K.7553. (**ERİŞ**, s.62, 63); **KENDİGELEN, Abuzer**; Hukuki Mütalaalar, Taşıma Ve Sigorta Hukuku, C.I, İstanbul 2001, s.314

## SONUÇ

Araştırmamızın konusunu oluşturan taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun CMR hükümlerine göre mi, yoksa Türk Ticaret Kanunu'nun konuya ilişkin hükümlerine göre mi değerlendirileceğini belirleyebilmek için, değerlendirmeye tabi tutulan taşımanın uluslararası bir karayolu eşya taşıması mı yoksa sadece yurtiçinde gerçekleştirilen bir karayolu eşya taşıması mı olduğu hususu öncelikli olarak dikkate alınması gereken bir konudur.

Esasen Türkiye tarafından 04.11.1995 tarihinde usulüne uygun şekilde kabul edilerek yürürlüğe girmiş olan CMR Konvansiyonuna taraf olunmasıyla birlikte, daha önceleri ancak taraflarca taşıma senedine CMR kaydının konulmasıyla uygulama alanı bulan CMR hükümleri Türkiye açısından kapsamına aldığı uluslararası karayolu eşya taşımaları bakımından Anayasanın 90. maddesi hükmü gereği bir iç hukuk düzenlemesi olarak uygulama alanı bulmaktadır.

Karayoluyla eşya taşınmasına ilişkin kuralları düzenleyen Türk Ticaret Kanunu'nun 762 vd. hükümlerine kıyasen CMR hükümleri sadece karayoluyla uluslararası eşya taşımalarını düzenlemiş olduğundan Türk Ticaret Kanunu'nun taşımaya ilişkin hükümlerine oranla daha özel bir düzenleme (*lex specialis*) niteliğine sahip olduğundan kapsamına aldığı taşımalarından doğan uyumsuzluklarda öncelikle uygulama alanı bulacaktır. CMR Konvansiyonunun kabul edilmesiyle birlikte Türk Ticaret Kanunu'nun taşımaya ilişkin hükümleri sadece yurtiçi taşımalarda uygulama alanı bulacak bir düzenleme halini almıştır.

Bu bağlamda CMR'de ve Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenmiş olan taşımaya ilişkin hükümler değerlendirildiğinde; taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğinin ve bu sorumluluktan kurtulma sebeplerinin farklı şekilde düzenlenmiş olması, zamanaşımı ve bildirim sürelerinin farklılığı, taşıyıcının sorumluluk miktarının ve kapsamının farklılığı taşıma hukukuna ilişkin hükümler bakımından CMR ile TTK arasında bir uyumsuzluğun bulunduğu ve gerek taşıma işiyle uğraşanlar gerekse gönderen/gönderilenler bakımından karışıklığa yol açabileceği

açıktır. Tüm bu gerekçelerle birlikte Türkiye'nin Avrupa Topluluğu düzenlemelerini ulusal hukukun bir parçası olarak daha etkin şekile getirme düşüncesiyle de ilk olarak 24.02.2005 tarihinde uygulayıcıların ve akademisyenlerin görüşlerine sunulan ve daha sonra toplanan eleştiriler çerçevesinde son hali verilerek 09.11.2005 tarihinde TBMM Başkanlığı'na gönderilen Türk Ticaret Kanunu Tasarısı da taşıma işleri'ni bağımsız bir bölüm olarak Türk Ticaret Kanunu'nun dördüncü kitabı olarak düzenlemiş ve Tasarıda yer alan maddelerin lafzından ve gerekçelerinden de anlaşılacağı üzere TTK ile CMR hükümleri arasındaki farklılıkların CMR hükümleri esas alınarak düzenlenmesi yoluna gidilmiştir.

Çalışmamızın konusunu oluşturan taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu da bu çerçevede öncelikle CMR hükümlerinin konuyu düzenleyişi esas alınarak anlatılmaya çalışılmıştır. Bu anlatım çerçevesinde CMR ve TTK'nın konuya ilişkin düzenlemeleri karşılaştırılmış, daha sonra da konu hakkında Tasarıda yapılan değişiklikler ve getirilen yenilikler incelenmiştir.

CMR'nin amacı; Antlaşmanın tarafı olan ülkeler bakımından eşyaların karayolunda taşınmasına ilişkin hükümlerin, özellikle bu tür taşımalarda kullanılan belgeler ve taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen hükümler bakımından yeknesaklaştırılmasıdır. Bu bakımdan kapsamına giren bir uyumsuzluk hakkında CMR'de o uyumsuzluğa ilişkin olarak uygulanacak hüküm bulunmaması halinde bu boşluğun öncelikle CMR hükümlerinin yorumlanması yoluyla giderilmeye çalışılması gerekmektedir. Bu yöntem CMR'nin amacı ile de uyumlu olacaktır. Usul hukuku kuralları bakımından ortaya çıkacak olan boşluk halinde ise bu boşluğun uyumsuzluğa bakan mahkemenin hukukuna (*lex fori*) göre doldurulması gerekmektedir.

Taşıma sözleşmesinin niteliği hakkında TTK'da real akit mi yoksa rızai akit mi olduğu konusunda belirginlik bulunmamaktadır. Oysa ki CMR m.9 ve m.32 hükümleri taşıma sözleşmesinin CMR'ye tabi olan taşımalar bakımından rızai akit niteliğinde olduğunu açıkça düzenlemektedir. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı da CMR'deki bu nitelikle m.856/II'de tarafların karşılıklı ve birbirine

uygun irade beyanları ile taşıma sözleşmesinin kurulacağını belirterek taşıma sözleşmesinin bir rızai akit olarak düzenlenmiş olduğunu açıkça ifade etmektedir.

CMR iki orijinal metin halinde İngilizce ve Fransızca olarak hazırlanmıştır. CMR'nin 51.maddesi uyarınca bu iki metin de taraf devletler açısından aynı oranda geçerlidir. Taşıma hukukumuz bakımından bu denli öneme sahip olan CMR'nin Resmi Gazetede yayınlanan çevirisinde birçok hata bulunmaktadır. Konumuz açısından incelemeye tabi tutmuş olduğumuz taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu dahi CMR m.17/I'e ilişkin orijinal metinde yer almasına rağmen Türkçe resmi çeviride atlanılmıştır ve taşıyıcının yalnızca zıya ve hasardan dolayı sorumlu olduğu ifadesine yer verilmiştir. Bu eksiklik gerek doktrin gerekse Yargıtay tarafından fark edilmiş ve taşıyıcının, CMR'nin orijinal metninde yer alan şekilde, gecikme nedeniyle de sorumluluğunun bulunduğu istikrarlı ve doğru bir şekilde belirtilmiştir. Bu bakımdan gerek maddelerin daha doğru şekilde yorumlanması gerekse uygulamada bir istikrar sağlanması açısından CMR'ye taraf ülkelerdeki görüş ve içtihatlardan mümkün olduğunca faydalanılmasında yarar bulunmaktadır.

Gecikmenin varlığından sözedebilmek için öncelikli olarak tespit edilmesi gereken husus taşıma süresidir. Taraflarca kararlaştırılan veya halin icabına göre taşımanın yapılması gereken süreye taşıma süresi denir. Taşınmak üzere taşıyıcı tarafından teslim alınan eşyanın gönderilene taşıma süresinden sonra teslim edilmesi halinde teslimde gecikme vardır. Kural olarak taşıyıcı teslimdeki gecikmelerden (taşıma süresinin aşılmasından) sorumludur.

CMR hükümleri düzenlenirken en temel belge olarak taşıma senedi esas alınmıştır. Fakat taşıma senedi taşıma sözleşmesinin kurucu bir unsuru değildir. CMR'de taşıma senedinin kıymetli evrak olduğunu belirten bir hüküm de mevcut değildir. Bu bakımdan CMR hükümleri uyarınca taşıma senedi mülkiyeti temsil eden bir belge niteliğinde değildir. Taşıma senedi eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı ve taraflar arasında bir taşıma sözleşmesi bulunduğu konusunda karine teşkil etmesiyle en önemli fonksiyonunu yerine getirmektedir. Oysa TTK'da taşıma senedi bir kıymetli evrak olarak kabul edilmektedir. Taşıma senedinde yer alması gereken

şekil şartlarından birinin eksikliği veya usulsüzlüğü onun kıymetli evrak olma niteliğini sona erdirecek ve ancak bir ispat vesikası olarak değerlendirilmesine neden olacaktır. TTK Tasarısında ise CMR ile benzer bir düzenlemeye gidilerek taşıma senedi kıymetli evrak olarak kabul edilmemiş, taşıma sözleşmesinin varlığına karine teşkil etmesi bakımından önemli bir fonksiyonu bulunan bir ispat senedi olarak kabul edilmiştir. Bu bağlamda; CMR’de ve TTK Tasarısında taşıma senedinde taşıma süresine ilişkin bir kayda yer verilmemiş olması taşıma senedinin geçerliliğini etkilemezken; Türk Ticaret Kanunu’na tabi olan bir taşımaya ilişkin taşıma senedinde bu tür bir kayda yer verilmemiş olması taşıma senedinin kıymetli evrak olma özelliğini yitirmesine neden olacaktır

Türk Ticaret Kanunu’nda taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bir kusursuz sorumluluk hali olarak düzenlenmişken CMR’de bu sorumluluğun hafifletilmiş kusursuz sorumluluk mu yoksa özen borcu ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu mu olduğu yönünde esasen iki farklı görüş bulunmaktadır. Kanımızca, CMR’de taşıyıcının gecikme nedeniyle olan sorumluluğu ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olarak düzenlenmiştir. CMR’de taşıyıcının gecikme nedeniyle esasen kusurlu olduğu kabul edilmiş ve taşıyıcıdan bunun aksini ispat etmesi beklenmiştir. Taşıyıcının bu sorumluluktan kurtulabilmesi için de basiretli bir taşıyıcıdan beklenen özeni göstermiş olması yeterli görülmemiştir. Bunun yerine “gecikmenin meydana gelmesinden kaçınamaması ve bu gecikmeyi önleyememesi” gibi, bir taşıyıcının göstermesi gereken en üst seviyedeki özenin gösterilmesi halinde sorumluluktan kurtulabileceği belirtilerek taşıyıcının bu kusur sorumluluğu ağırlaştırılmıştır. Bu ispatın nasıl yapılabileceği ise CMR m.17/II’de düzenlemeye kavuşturulmuştur. TTK Tasarısında da CMR ile benzer şekilde bir düzenlemeye gidilmiş ve taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olarak düzenlenmiştir.

Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulabilmesi için en üst seviyedeki özeni göstermiş olmasına rağmen gecikmenin meydana gelmiş olduğunu ispat etmesi gerekecektir. Bunun dışında taşıyıcı, gecikmenin kendisine verilen bir

talimattan, eşyaya özgü bir kusurdan veya istek sahibinin hatası veya ihmaldinden kaynaklanmış olduğunu ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulabilecektir.

CMR’de yer alan ve taşıyıcının gecikme nedeniyle doğacak olan sorumluluktan kurtulma sebebi olarak düzenlenen “taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olay” kavramı ile anlatılmak istenen olaylar mücbir sebepten daha geniş olaylardır. Zira kaçınılamaz ve sonuçlarına engel olunamaz olayın mücbir sebepte olduğu gibi dışarıdan gelme zorunluluğu bulunmamaktadır. Diğer yandan taşıyıcının bu sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi için basiretli bir taşıyıcıdan beklenen özeni göstermiş olması da yeterli değildir. Türk Ticaret Kanunu bakımından ise taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumluluktan kurtulabilmesi için ancak gecikmenin mücbir sebepten veya gönderen/gönderilenin fiillerinden kaynaklandığını ispat etmesi gerekecektir. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda ise bu konuda CMR’ye benzer şekilde bir düzenleme getirerek gecikmenin taşıyıcının en üst seviyedeki özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir olaydan meydana gelmesi halinde sorumluluktan kurtulacağı belirtilmiştir. Ayrıca CMR’de taşıyıcının sadece zıya ve/veya hasardan doğan sorumluluktan kurtulabilmesini sağlayan özel sebepler TTK Tasarısının 878. maddesinde taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluktan da kurtulabilmesini sağlayan haller olarak düzenlenmiş olmakla CMR’ye oranla bu konuda taşıyıcıların daha lehine bir düzenleme olarak yer almaktadır.

Gerek Türk Ticaret Kanunu’nda, gerek Türk Ticaret Kanunu Tasarısında, gerekse CMR’de düzenlenen şekliyle gecikme nedeniyle taşıyıcıdan talep edilebilecek olan zararlar gecikme nedeniyle talep sahibinin uğramış olduğu müspet zararlardır. Bu nedenle sebebi ne olursa olsun (gecikme de olsa) taşınan eşyada meydana gelen bir kısmi zıya veya hasar halinde artık ortada taşıyıcının gecikme nedeniyle olan bir sorumluluğu değil, hasar ve/veya zıya nedeniyle olan bir sorumluluğu söz konusu olacaktır. Bu bağlamda incelemeye tabi tutmuş olduğumuz taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu ile taşıyıcının hasar ve zıyadan doğan sorumluluğu, bu sorumlulukların kapsamı ve özellikleri birbirine karıştırılmamalıdır.

CMR'ye göre taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bir tazminat sorumluluğu olarak düzenlenmiştir. Buna göre eşyanın geç teslim edilmesi nedeniyle CMR m.17/II'de belirtilen sorumluluktan kurtulma nedenlerini ortaya koyamayan taşıyıcı talep sahibinin gecikme nedeniyle uğramış olduğu müspet zararlardan sorumludur. Talep sahibinin taşıyıcıdan gecikme nedeniyle tazminat talep edebilmesi için söz konusu gecikme nedeniyle meydana gelen zararlarını ispat etmesi gerekmektedir. Ancak bu zararların ispat edilmesi halinde taşıyıcı bakımından bir tazminat ödenmesi söz konusu olabilecektir. Yoksa sırf gecikme olgusu nedeniyle taşıyıcıdan bir tazminat veya taşıma ücretinden bir indirim talep edilemez.

Türk Ticaret Kanunu'nda ise taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumlu olduğu tazminat gecikilen süre bakımından ikili bir ayırım yapılmak suretiyle düzenlenmiştir. Buna göre, gecikmenin taşıma süresinin iki katını geçmemesi halinde taşıma ücreti gecikilen süre ile orantılı olarak indirilecektir. Talep sahibi taşıma süresinin iki katını aşmayan gecikmeler bakımından bu indirim ile yetinecek, gecikme nedeniyle uğramış olduğu herhangi bir zararını taşıyıcıdan talep edemeyecektir. Bu bakımdan taşıma süresinin iki katını aşmayan gecikme hallerinde taşıma ücretinden yapılacak olan bu indirim herhangi bir zararın meydana gelmesi koşuluna da bağlı bulunmamaktadır. Bu haliyle taşıma ücretinden yapılacak olan bu indirim bir cezai şart niteliği taşımaktadır. Gecikme süresinin taşıma süresinin iki katını aştığı hallerde ise artık taşıma ücreti tamamen düşecektir. Burada taşıma ücretinin tamamen düşmesi de gecikme nedeniyle talep sahibinin uğramış olduğu herhangi bir zararın varlığı koşuluna bağlı değildir. Bunun yanında gecikmenin, taşıma süresinin iki katını aşması halinde talep sahibi taşıyıcıdan gecikme nedeniyle uğramış olduğu müspet zararlarını da talep edebilir hale gelecektir.

TTK Tasarısında ise CMR ile benzer bir düzenleme getirilmek istenmiş ve 875/I hükmü ile taşıyıcının gecikmeden doğan zararlardan sorumlu olacağı belirtilmiştir. Bu bakımdan gecikme nedeniyle sorumluluğu sabit olan taşıyıcının talep sahibine tazminat ödeyebilmesi için zararın varlığının talep sahibince ispat edilmesi gerekmektedir. Zira CMR'deki sorumluluk sistemi tazminat talebi için öncelikli şart olarak gecikme nedeniyle meydana gelen bir zararın varlığını



gerektirmektedir. TTK Tasarısının 875/III hükmü ise düzenlenmiş olan bu sorumluluk sistemine aykırı bir şekilde gecikme nedeniyle bir zarar bulunmasa dahi taşıma ücretinin gecikilen süre ile orantılı olarak indirileceğini belirterek kanımızca TTK Tasarısının taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bakımından kabul etmiş olduğu bu sorumluluk sistemine uygun düşmeyen; çelişkili bir hüküm olmuştur.

CMR’de tasarruf hakkı sahibi bakımından eşyanın teslimini beklemesi gereken süreye CMR m.20 hükmü ile belirtilen bir üst sınır getirilmiş bulunmaktadır. Buna göre tasarruf hakkı sahibi CMR m.20’de belirtilen süreleri aşan gecikmeler bakımından artık eşyanın teslimini beklemek durumunda olmayıp eşyanın ziyaa uğramış olduğu karinesinden hareketle taşıyıcıya karşı dava açma hakkına sahip bulunmaktadır. TTK’da ise CMR’deki bu hükme benzer bir düzenleme yer almamaktadır. Bu bakımdan TTK Tasarısı 874. madde ile ziya karinesini düzenleyerek önemli bir yenilik getirmektedir. Tasarının bu karineyi genel hatlarıyla CMR’de düzenlenen esaslara benzer şekilde düzenlemiş olduğu söylenebilir; fakat maddenin birinci fıkrasının son cümlesinde sınır ötesi taşımalar bakımından da bir süre öngörülmüş olmasının bu tür taşımalar hakkında CMR hükümlerinin bir iç hukuk kuralı olarak öncelikle uygulama alanı bulması gerektiği gerekçesiyle yerinde olmadığını belirtmekte yarar vardır.

CMR’de taşıyıcının gecikme nedeniyle talep sahibinin uğramış olduğu zararlardan taşıma ücretiyle sınırlı olmak üzere sorumlu olduğu prensibi getirilmişken, Türk Ticaret Kanunu’nda gecikme süresinin taşıma süresinin iki katını aşması halinde talep sahibinin gecikme nedeniyle meydana gelecek zararlarını tazmin konusunda taşıyıcı için bir sınır öngörülmemektedir. Kanımızca CMR’de sınırlı sorumluluk prensibinin getirilmesinin en önemli nedeni taşıyıcının ziya karinesinde belirtilen süreleri aşan gecikmeleri halinde tasarruf hakkı sahibine eşyanın zayı olmuş olduğunu kabul ederek taşıyıcıdan tazminat talep edebilmesi imkanının tanınmış olması oluşturmaktadır. TTK’da ise ziya karinesi diye bir düzenleme bulunmadığından tasarruf hakkı sahibine taşıma süresinin iki katını aşan gecikmeler bakımından tam tazminat talep etme imkanı verilerek, bir ölçüde talep sahibinin çok uzun süreli gecikmeler nedeniyle uğramış olduğu müspet zararların

tümünün herhangi bir sınırlamaya tabi olmaksızın karşılanması imkanı sağlanmaya çalışılmıştır. TTK Tasarısında ise taşıyıcının gecikme nedeniyle ödeyeceği tazminat sınırlandırılmıştır. Bu tazminatın üst sınırı taşıma ücretinin üç katı olarak m.882/III'de belirlenmiştir.

CMR'de taşıyıcının, gerek ziya ve hasardan doğan sorumluluğu, gerekse gecikmeden doğan sorumluluğu sınırlandırılmıştır. CMR'de tazminat miktarlarının sınırlandırılması düzenlemesinin esasen ziya, hasar ve gecikme neticesindeki sorumluluk riskinin hesaplanabilir ve sigorta edilebilir şekilde belirlenmesi ve böylece taşıma ücretlerinin uygun bir düzeyde tutulması amacına yönelik olduğu söylenebilir. Fakat Hazine Müsteşarlığınca yayınlanmış olan ve Türk sigorta şirketlerince karayoluyla eşya taşımaları için uygulanmakta olan "Emtea Nakliyatları Sigortası Genel Şartları"nın 5. maddesinde belirtildiği üzere taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu teminat kapsamı dışında bırakılan bir hal olarak düzenlenmiştir. Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu yurtiçi taşımalar ve uluslararası taşımalar arasında ayırım gözetilmeksizin poliçe kapsamı dışında bırakılmaktadır. Halbuki taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bakımından; her ne kadar TTK'da gecikmenin taşımanın iki katını aşması halinde tazmini gereken zarar bakımından bir sorumluluk üst sınırı getirilmemiş olsa dahi, gerek TTK tasarısında bu sorumluluğun üst sınırının taşıma ücretinin 3 katı olarak belirtilmiş olması gerekse CMR'de zaten taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu nedeniyle ödemek durumunda kalacağı tazminatın üst sınırının taşıma ücreti olması karşısında artık Türk sigorta şirketlerince de taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun poliçe kapsamında bulundurulması çağdaş bir taşıma hukukunun gereğidir.

CMR gecikme nedeniyle taşıyıcıdan tazminat talep edebilmek için talep sahibini 21 gün gibi oldukça kısa bir hak düşürücü süreye tabi tutmuştur. CMR m.30/III'da getirilen düzenlemeye göre eşyanın alıcının kullanımına verildiği tarihten itibaren 21 gün içinde gecikme nedeniyle tazminat talep edildiği hususu taşıyıcıya yazılı olarak bildirilmemişse taşıyıcı aleyhine gecikme nedeniyle tazminat talep etme hakkı son bulacaktır. Türk Ticaret Kanunu'nda ise kısmi ziya veya hasar halinde taşıyıcı aleyhine talepte bulunabilmek için uyulması gereken bildirim

yükümlülüğünü düzenleyen bir hüküm bulunmasına karşın gecikme sebebiyle taşıyıcı aleyhine açılacak olan davalar bakımından bildirim yükümlülüğünü düzenleyen herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bu nedenle taşıyıcıya herhangi bir bildirim yapılmamış olması, gecikme sebebiyle açılacak olan dava hakkının düşmesine sebep olmayacaktır. Oysa Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, CMR’de belirtilen bildirim süresine ilişkin düzenlemeyi aynı esaslar çerçevesinde 889/III hükmü ile getirmiş ve bu 21 günlük süreyi taşıyıcı aleyhine gecikmeden doğan tazminat talepleri bakımından bir hak düşürücü süre olarak öngörerek taşıyıcıların gecikme nedeniyle uzun süre dava tehdidi altında kalmasını engellemiş bulunmaktadır.

Gecikme nedeniyle taşıyıcı aleyhine açılacak olan tazminat davaları genel olarak bir yıllık zamanaşımı süresine tabidir. Taşıyıcının gecikmenin meydana gelmesinde kastının veya kasta eşdeğer bir kusurunun bulunması halinde taşıyıcıya karşı yapılacak olan taleplerde 3 yıllık bir zamanaşımı süresi sözkonusu olacaktır. Türk Ticaret Kanunu da CMR ile benzer şekilde taşıma sözleşmesinden doğan bütün alacakların bir yılda zamanaşımına uğrayacağını düzenlemiştir. Fakat TTK’da CMR’de olduğu gibi taşıyıcının ağır kusuru veya hilesi dolayısıyla meydana gelen sorumluluğu bakımından zamanaşımını düzenleyen bir hüküm bulunmamaktadır. Bu nedenle taşıyıcının bu tür bir hareketinden kaynaklanan gecikme nedeniyle taşıyıcıya karşı yapılacak olan tazminat talepleri artık TTK m.767/V’in BK m.125’e göndermesiyle 10 yıllık zamanaşımına tabi hale gelecektir. Tasarıda ise CMR’de belirtilen 1 ve 3 yıllık zamanaşımı süreleri aynen yer almakta olup bu konuda açıklayıcı ve benzer bir düzenleme getirilmektedir.

## YARARLANILAN KAYNAKLAR

**ADIGÜZEL, Burak:** Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya Ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, 1. Bası, İstanbul 2003

**AKINCI, Ziya:** Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı Ve CMR, Ankara 1999

**AKKANAT, Halil:** "İfada Gecikme Ve Borçlu Temerrüdü", Prof. Dr. M.Kemal OĞUZMAN'ın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s.1-49

**ARKAN, Sabih:** Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1982

**ARKAN, Sabih:**"CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk", Prof. Dr. Yaşar KARAYALÇIN'a 65.Yaş Armağanı, Ankara 1988, s.319-337 (Armağan)

**ARKAN. Sabih:** "Eşyanın Karayolu İle Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984, s.5-21 (Sempozyum)

**ARSLAN, Arzu:** "Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcıya Yükün Ziya Ve/Veya Hasarı Sebebiyle Yöneltilebilecek Sınırlı/Sınırsız Sorumluluk Halleri Ve Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması", Prof. Dr. Selahattin Sulhi TEKİNAY'ın Hatırasına Armağan, İstanbul 1999, s.89-116

**AYDIN, Alihan:** CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar Ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2002

**AYDIN, Alihan:** TTK Tasarısında Taşıma İşlerine Dair Hükümlerin Değerlendirilmesi, Hukuki Perspektif Dergisi, S.6, Mayıs 2006, s.67-73 (Tasarı Değerlendirmesi)

**CLARKE Malcolm A:** International Carriage Of Goods By Road (CMR), Fourth Edition, London 2003

**COŞGUN KARAMAN, Özlem:** "Kara Ve Deniz Yoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", Prof. Dr. Fahiman TEKİL'in Anısına Armağan, İstanbul 2003, s.499-521

**DOĞANAY, İsmail:** Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C.II, 4. Bası, İstanbul 2004

**DONALD, Alan E. :** The CMR The Convention On The Contract For The International Carriage Of Goods By Road, Derek Beattle Publishing, London 1981

**EREN, Fikret:** Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 6. Bası, C.I, İstanbul 1998

**ERİŞ, Gönen:** Uygulamalı Taşıma Hukuku, Ankara 1996

**ERŞAN, Gültekin:** “Tır Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu Ve Bazı Sorunlar”, Mersin Barosu Dergisi, S.4, Ekim 1987, s.22-26

**FRANKO, Nisim:** Hatır Nakliyatı Ve Hukuki Mahiyeti, BATİDER, Ankara 1992

**GÜRSES, Özlem:** “Uluslararası Eşya Taşımalarında Kullanılan Taşıma Senetleri”, Prof. Dr. Özer SELİÇİ’ye Armağan, Ankara 2006, s.267-309

**İPEKÇİ, Nizam:** Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C.III, Ankara 2003

**İZGİ, Ömer / GÖREN, Zafer:** Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının Yorumu, C.II, Ankara 2002

**KARAHASAN, Mustafa Reşit:** Sorumluluk Hukuku, 6.Bası, İstanbul 2003

**KAYA, Arslan:** “Karayolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları Ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)”, Prof. Dr. Oğuz İMREGÜN’e Armağan, İstanbul 1998, s.311-333 (Armağan)

**KAYA, Arslan:** Taşıyıcının Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme (CMR)’de Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II), İÜHFM 1998, (Prof.Dr.Hıfzı Veldet Velidedeoğlu’na Armağan Sayısı), C.LVI, S.1-4, s.239-267

**KENDİGELEN, Abuzer / AYDIN, Alihan:** “ Karayolu İle 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, İstanbul 2002 s.495-525 (Çeviri Denemesi)

**KENDİGELEN, Abuzer / AYDIN, Alihan:** Bibliyografyalı Notlu-İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı, İstanbul 2001

**KENDİGELEN, Abuzer:** Hukuki Mütalaalar, Taşıma Ve Sigorta Hukuku, C.I, İstanbul 2001

**KUBİLAY, Huriye:** Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu, İzmir 2001 (Terminal)

**KUBİLAY, Huriye:** Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku, 2. Bası, İzmir 2003

**LOEWE, Roland:** “ Commentary On The Convention Of 19 May 1956 On The Contract For The International Carriage Of Goods By Road (CMR)”, ELT, 1976, s.311-405

**MESSENT, Andrew / GLASS, David A:** (CMR) International Carriage Of Goods By Road, Third Edition, London 2003

**MOROĞLU, Erdoğan:** Notlu İċtihatlı Türk Ticaret Kanunu Ve İlgili Mevzuat, 6. Bası, İstanbul 1999

**OĞUZMAN, Kemal / ÖZ, M. Turgut:** Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 3.Bası, İstanbul 2000

**ÖZBUDUN, Ergun:** Türk Anayasa Hukuku, Ankara 2000

**REİSOĞLU, Safa:** Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 16. Bası, İstanbul 2004

**RODİERE, Rene:** The Convention On Road Transport, ELT, 1971

**ŞANLI, Cemal:** Uluslararası Kara Ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, Milletlerarası Hukuk Ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni (MHB), S.1, Yıl.9, 1989, s.47-59

**TEZİÇ, Erdoğan:** Anayasa Hukuku, 5. Bası, İstanbul 1998

**THEUNİS, Jan:** International Carriage Of Goods By Road (CMR), Lloyd's Of London Press Ltd, London 1987

**UYGUR, Turgut:** Borçlar Kanunu Sorumluluk Ve Tazminat Hukuku, C.III, Ankara 2003

**ÜLGEN, Hüseyin:** "Hava Taşıyıcısının Sınırlı Ve Sınırsız Sorumluluğu Hakkında", Prof. Dr. Turgut KALPSÜZ'e Armağan, Ankara 2003, s.479-487 (Armağan)

**ÜLGEN, Hüseyin:** Türk Hukukunda Ve Milletlerarası Hukukta Karayolu İle Yolcu Ve Bagaj Taşıma, II.Taşımacılık Sempozyumu, Ankara 1985, s.3-31, Tartışmalar s.32-41

**YAZICIOĞLU, Emine:** "Denizyolu İle Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk", Prof. Dr. Ergin NOMER'e Armağan, MHB, Yıl.22, S.2, 2002 s.1039-1055

**YEŞİLOVA, Ecehan:** CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.VII, S.1, İzmir 2005, s.237-271 (Taşıma Senedi)

**YEŞİLOVA, Ecehan:** Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının Ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, Ankara 2004

**ZEYNELOĞLU, Ahmet:** Taşıma Hukuku, 2.Bası, Ankara 1993