

KARAYOLU İLE YAPILAN EŞYA TAŞIMLARINDA TAŞIYICININ EŞYANIN GEÇ TESLİMİNDEN SORUMLULUĞU

GİRİŞ

Dünya coğrafyasına etkisi bakımından 20.yüzyılın en önemli iki siyasi olayı hiç kuşku yok ki II.Dünya Savaşı (1940-1944) ve Sosyalist Blok'un dağılma sürecinin başlamasıdır (1989).

Bu iki tarihi olay etkisini salt ülkeler coğrafyasının ve dünya siyasetinin yeniden dizayn edilmesi anlamında göstermemiş, bununla birlikte ticari küreselleşmenin de tartışılmaz biçimde oluşumunu tamamlama sürecini hızlandırmıştır.

Ticari küreselleşme teknolojik gelişmelerle beslenmiş ve bu şekliyle ivme kazanan modernleşme süreci, farklı coğrafyalarda yaşayan insanların aynı veya benzer niteliklere haiz mal ve hizmetlere dönük taleplerini yoğunlaştırmış, yine tüketim benzeyişi üretilenin pazarlanması'na dönük sistemlerin gelişimine, buda yeni teknik ve hukuksak düzenlemelerin oluşturularak uygulamaya geçirilmesine neden olmuştur.

Etnik, dilsel ve dinsel özelliği ne olursa olsun her insanın dünya nimetlerinden yüksek düzeyde faydalanma isteği gerek ulusal gerekse uluslararası ticaretin toplumların içinde daha da güçlü kök salması sürecini körüklemiştir.

Bu süreçte karayolu ile eşya taşımacılığının önem ve değeri hızla artmıştır. Ticaretin geniş ölçüde yaygınlaştığı günümüzde taşımacılık alanında "hızın" önemi artmakta, eşyanın herhangi bir kayıp ve hasara uğramadan varma yerine ulaştırılması kadar kararlaştırılan sürede alıcıya teslimi hususu da değer kazanmaktadır. Bu nokta inceleme konumuzun hareket eksenini oluşturmaktadır.

Çalışmamızda, "karayolu ile yapılan eşya taşımlarında taşıyıcının eşyanın geç tesliminden doğan sorumluluğu", yukarıda yapmış olduğumuz uluslararası ticaretin gelişimine ilişkin açıklamalarımıza paralel olarak salt Türk Hukuku açısından değil, uluslararası mevzuat açısından da ele alınarak değerlendirilmiştir.

Bu bağlamda inceleyeceğimiz kavramlar Türk Ticaret Kanununun ve ilgili mevzuatla birlikte, 1956 yılında bir uluslararası konferansta imzaya açılıp, 02.07.1962 tarihinde yürürlüğe giren "Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon (CMR)"¹ ekseninde de değerlendirilecektir.

Karayolu ile eşya taşımacılığının uluslararası alanda ele alınarak bir düzenlemeye bağlanması ve taşıma sözleşmelerine ilişkin kuralların yeknesaklaştırılmasını amaçlayan

¹ Fransızca'sı; "Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route"

CMR², ilk imzaya açıldığı günden yaklaşık kırk yıl sonra ülkemizde kabul edilerek, 04.01.1995 tarihli

Resmi Gazetede yayınlanmış ve Anayasamızın 90.maddesi gereği kanun hükmünü kazanarak, yabancılik unsuru içeren taşımalarda uygulanmak üzere mevzuatımızdaki yerini almıştır.

Çalışmamız dört ana başlık ve sonuç kısmında oluşmakta olup, her konu kendi içerisinde Türk mevzuatı ve CMR açısından ayrı ayrı irdelenmiştir.

İnceleme esnasında salt taşıyıcının geç teslimden doğan sorumluluğu üzerinde durulmamış, konularla bağlantısı ölçüsünde taşıyıcının zıya ve hasardan doğan sorumluluğuna da değinilmeye çalışılmıştır.

&1. GENEL OLARAK TAŞIMA SÖZLEŞMESİ VE KARAYOLU İLE EŞYA TAŞIMASI

I-Tanımı

6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 3.Kitabının 6.Faslının 2.Kısımında (762 ila 815. maddeler arasında) “Taşıma İşleri ve Taşıma Senedi” mevzuu düzenlenmiştir.

Kanun anılan maddeler içerisinde “taşıma sözleşmesini” tanımlayan bir hükme yer vermemiş, sadece 762.maddesinin de “taşıyıcı” kavramını tanımlamıştır. Bu hükme göre taşıyıcı; ücret karşılığında yolcu veya eşya taşıma işlerini üzerine alan kişidir.

Bununla birlikte 865 sayılı Eski Ticaret Kanununun 887.maddesinde taşıma sözleşmesi şu şekilde tanımlanmıştır; “bir nakliyecinin ücret mukabilinde, eşya ve eşhasın (yolcu) karada, sularda nakillerini taahhüt eylemine nakil mukavelesi itlak olunur³.”

Yine Türk Ticaret Kanununun 1016.maddesinde Navlun Sözleşmesi kavramı türleri de belirtilerek düzenlenmiş ve anılan sözleşme; taşıyanın deniz yoluyla eşya taşımayı, taşıtanın ise bunun karşılığında bir ücret (navlun) ödemeyi taahhüt ettiği sözleşme olarak tanımlanmıştır⁴.

10.07.2003 tarihinde kabul edilen 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununun 3.maddesinde Kanunda yer alan kavramlar tanımlanmış, bu tanımlar arasında taşıma işleri, taşıma ve taşımacı kavramlarına yer verilmiş ancak Türk Ticaret Kanununun da olduğu gibi taşıma sözleşmesi kavramı tanımlanmamıştır.

Anılan Kanunun ilgili maddesi uyarınca taşıma, eşyanın taşımacıya teslim edildiği yerden varış noktasına götürülmesi, taşımacı ise yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığında üstlenen gerçek veya tüzel kişiyi ifade etmektedir. Kanımızca burada dikkat çekici unsur Kanunda “taşıyıcı” kelimesinin yerine “taşımacı” tabirinin kullanılması ayrıca bu sıfatının yetki belgesine sahip kişilere verilmiş olmasıdır. Bu

² Arkan S., Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1982, sh.2-8; Karan, H., “Yargıtay’ın CMR’nin 27/1.Maddesinde Öngörülen Faiz İle İlgili Yaklaşımının Eleştirisi”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler/Tartışmalar, Ankara 2001, sh.14

³ Franko N., Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti, Ankara 1992, sh 1; Atabek R., Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul 1960. sh.24; Zeyneloğlu A., Taşıma Hukuku, Ankara 1993, sh.29; Arkan, sh.10

⁴ Can M., Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi, Ankara 1998, sh.11; Çağa T., Deniz Ticareti Hukuku II-Navlun Sözleşmesi, İstanbul 1995, sh.1

düzenleme göstermektedir ki kanun koyucu taşıma işini meslek olarak icra edenler ile bunun dışında amaçlarla taşıma işini üstlenen kişileri ayırmak istemektedir. Bu durumda “taşıyıcı” kavramı daha geniş ve genel bir anlam ifade etmekte, “taşımacı” kavramına ise özel bir anlam yüklenerek taşıma işini mesleklaştiren kişiler belirtilmek istenmektedir.

Doktrinde ise taşıma sözleşmesi, ücret karşılığında taşıyıcının yolcu veya eşyayı bir yerden diğerine taşımayı üstlendiği sözleşme olarak tanımlanmaktadır⁵. Bununla birlikte Karayolu Taşıma Kanununun yukarıda sözü edilen “taşımacı” tanımından ve inceleme konumuzun özelliğinden hareketle taşıma sözleşmesinin **“eşya veya yolcunun, ücret karşılığında taşıma işini meslek edinmiş bir taşıyıcı tarafından, kalkış noktasında varış noktasına kadar taşınmasının üstlenildiği sözleşme”** olarak tanımlanması kanımızca uygun olacaktır.

Türk Ticaret Kanununun 764.maddesinde deniz, demir ve hava yolu taşıma işleri ile posta idaresine ilişkin taşımaların özel hükümler ile saklı tutulduğu belirtilmiştir.

Günümüz modern hukuk sistemlerinde deniz taşımacılığı ile demir ve hava yolu taşımacılıkları gerek ulusal gerekse de uluslararası hukuk sistemlerinde özel bir takım düzenlemelere bağlanmış olup, bu nedenle TTK m.764 hükmünü de dikkate alarak yukarıda vermiş olduğumuz tanımın esas itibarıyla Karayolu ile yapılacak taşımaları kapsadığını söyleyebiliriz.

İnceleme konumuzun taşıma hukuku alanındaki yerini belirginleştirmek maksadı ile taşımacılık türlerine de kısaca değinmenin yerinde olacağını düşünmekteyiz.

Taşımacılık, taşımanın yapıldığı ortam baz alınarak bir ayırım yapıldığında, kara, deniz ve hava taşımaları olarak sınıflandırılabilir⁶.

Kara taşımacılığı ise demiryolu taşımacılığı ve karayolu taşımacılığı (iç sular da ceryan eden taşımalar dahil) olarak iki bölüme ayrılır⁷. Karayolu taşımacılığı motorlu taşıtlarla yapılabileceği gibi, insan ve hayvan gücü ile de yapılabilir.

Bununla birlikte taşımacılık taşınanın türüne göre de eşya ve yolcu taşımacılığı olarak ikiye ayrılır.

Karayolu Taşıma Yönetmeliğine göre karayolu, trafik için kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, yol, otoyol, köprüler ve benzeri yapı ve alanları kapsamakta olup, inceleme konumuzu anılan alanlarda gerçekleştirilen ulusal ve uluslararası nitelikli eşya taşımaları oluşturmaktadır.

II-Unsurları

Taşıma sözleşmesinden bahsedebilmek için, taşıma işinin taşımacılığı meslek edinmiş bir kimse tarafından üstlenilmiş olması, bu işin karşılığı gönderenin veya gönderilenin taşıyıcıya bir ücret ödemesi ve son olarak yolcu veya eşyanın kalkış noktasından varış noktasına kadar taşıyıcı tarafından taşınmış olması gerekmektedir.

⁵ Arkan, sh. 10; Zeyneloğlu, sh.29; Franko, sh.2; Atabek, sh.24

⁶ Arkan, sh.1

⁷ Arkan, sh.1; Ülgen, H. “Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma (Bildiri)”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, sh.6

1. Taşıma İşinin, Bu İş Meslek Edinmiş Bir Taşıyıcı Tarafından Yapılması

TTK m.762 kapsamında ana kural taşıyıcının taşıma işini sürekli yapması yani bu işi meslek edinmiş olması gerekliliğidir⁸. Bununla birlikte 763.madde arızı olarak taşımacılık yapan kimseler hakkında da ilgili hükümlerin uygulanacağını belirtmektedir.

Doktrinde kimi yazarlar TTK m.763 düzenlemesinin mevcudiyeti karşısında, taşımacılığın arızı mi yoksa devamlı mı yapılması gerektiği sorusunun önemini yitirdiğini savunurken⁹, kimi yazarlarda her ne kadar taşımacılığı arızı olarak yapanlar hakkında da TTK hükümlerinin uygulanacağı gerekirse de bu durumun taşıma sözleşmesinin oluşmasına gerekçe teşkil edemeyeceğini savunmaktadırlar¹⁰.

4925 sayılı Kanun taşımacı kavramını tanımlarken bu kişinin “yetki belgesine” sahip olması gerekliliğini açık olarak hükme bağlamıştır. Yetki belgesi kavramı ise Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 4.maddesinde tanımlanmış olup, anılan Yönetmelik kapsamında faaliyette bulunacak gerçek ve tüzel kişilere çalışma izni veren ve Bakanlıkça düzenlenen belge yetki belgesi olarak ifade edilmiştir.

Kanaatimizce bu son düzenleme dar anlamda taşıyıcının¹¹ taşıma işini meslek haline getirmiş olması hususunu zorunlu kılmaktadır. Dolayısıyla bir taşıma sözleşmesinin mevcudiyeti için sözleşmenin taşıma işini meslek haline getirmiş bir taşıyıcı ile yapılması zorunludur.

Taşıma sözleşmesi ile taşıma işini üstlenmiş olan taşıyıcı bu işi bizzat kendisi yapabileceği gibi, kendine bağlı yardımcılara veya ara taşıyıcılara da devredebilir. Ara taşıyıcı asıl taşıyıcı ile sözleşme yaparak taşıma işini üstlenen kişidir¹². Bu durumda gönderen ile yolun tümü için sözleşme yapan asıl taşıyıcı taşımanın tümünden sorumludur.

TTK m.782 ve 784 hükümleri uyarınca asıl taşıyıcı yardımcılarının ve ara taşıyıcının fiil ve kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur.

2.Eşya

Taşıma sözleşmesinin diğer unsuru yolcu veya eşyanın kalkış noktasından varış noktasına kadar taşınması hususunun taşıyıcı tarafından asli edim olarak üstlenilmesidir. Konumuzun kapsamı nedeni ile “yolcu” kavramı üzerinde durulmayacak, “eşya” kavramı incelenecektir.

Eşya, tüm maddi malları ifade etmekte olup¹³, elle tutulabilmesi ve aktarılma-taşınabilme yeteneğinin bulunması gerekmektedir¹⁴. Bu nedenle hayvanlarda eşya

⁸ Arkan, sh.20

⁹ Arkan,sh.20

¹⁰ Atabek, sh.25

¹¹ Geniş anlamda taşıyıcı kavramı ile taşıma işini hem meslek olarak yapan hem de arızı olarak yapan taşıyıcıları ifade edilmek istenilmektedir.

¹² Arkan, sh.21, 22

¹³ Arkan, sh.11

¹⁴ Atabek, sh.26,27

olarak kabul edilmekte, ayrıca eşya hukuku yönünden eşya kabul edilmeyen cesette taşıma hukuku açısından eşya olarak yorumlanmaktadır¹⁵.

4925 sayılı Kanun “eşya” kavramını tanımlamıştır. Buna göre, insandan başka taşınabilen canlı veya cansız her türlü nesne eşya (yük) dir.

Bu bağlamda taşıma hukuku açısından eşyanın ekonomik ve ticari bir değerinin bulunması önem arz etmemekte, ancak sözleşmenin taraflarının taşınacak eşyanın miktarı konusunda anlaşmış olmaları gerekmektedir¹⁶.

3. Ücret

Taşıma sözleşmesinin varolabilmesi için gerekli zorunlu unsurlardan biride “ücret”tir. Gerek doktrinde gerekse uygulamada taşıma işinin ücret karşılığı yapılması hususunda görüş birliği bulunmakta, ücret karşılığı yapılmayan taşımaların taşıma sözleşmesini düzenleyen TTK hükümlerine tabi olmadığı belirtilmektedir¹⁷.

Ücretin mutlaka paradan oluşması zorunlu değildir. Parayla ölçülebilen herhangi bir çıkarın sağlanmış olması da ücret kapsamında değerlendirilmelidir¹⁸.

Taraflar ödenecek ücretin miktarını serbestçe kararlaştırabilirler. Ancak Karayolu Taşıma Kanununun 11.maddesi uyarınca bu Kanuna göre yapılacak taşımalarda ücret tarifeleri ilgili kurumlar tarafından belirleneceği için, taraflar tarife ile belirlenen sınırların dışına çıkamazlar.

Taşıma ücreti gönderen tarafından taşıyıcıya ödenebileceği gibi, TTK m. 792 gereği gönderilen tarafından da ödenebilir.

III-Hukuki Niteliği

Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği Türk Hukukunda tartışmalıdır. Üst sınıflandırmada bir “iş görme sözleşmesi” olarak nitelendirilse de¹⁹ iş görme sözleşmelerinden hangisine daha yakın olduğu hususunda bir fikir birliği bulunmamaktadır.

Kimi yazarlara göre taşıma sözleşmesi “bir sonucun gerçekleşmesini” taahhüt ettiği için istisna (eser) sözleşmesi olarak kabul edilmektedir²⁰. Kimi yazarlar ise bu görüşe katılmamakta taşıma sözleşmesini vekalet sözleşmesine daha yakın görmektedirler²¹. Diğer bir kısım yazarlar ise bu sözleşmenin ayrı bir sözleşme olarak yorumlanması gerektiğini, bağımsız, sui generis bir yapıya sahip olduğunu savunmaktadırlar²².

¹⁵ Atabek, sh.27; Arkan, sh.11; Zeyneloğlu, sh.89

¹⁶ Arkan, sh.12

¹⁷ Arkan, sh.15; Franko, sh.11; Atabek, sh.25; Eriş, G., Açıklamalı-İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku, Ankara 1996, Yargıtay TD.22,12,1969 tarih ve 1969/4705 E, 1969/5985 K, sayılı kararı, “ TTK.nun 762nci maddesi hükmüne göre, taşıyıcı ücret mukabilinde yolcu ve eşya taşıma işlerini üzerine alan kimsedir.”

¹⁸ Franko, sh.12; Arkan, sh.15

¹⁹ Arkan, sh.29

²⁰ Tandoğan H., Borçlar Hukuku-Özel Borç İlişkileri-CII, Ankara 1987, sh.379,380; Çağa, sh.10; Arkan, sh.15

²¹ Ülgen (Bildiri),sh.9 atfla, Bilge, N., Borçlar Hukuku, Özel Borç Münasebetleri, Ankara 1971, sh.303,304 ve Edis, S., Die Haftung des Frachtführers nach schweizerischem Obligationen und türkischem Handelsrecht, Bern-Frankfurt, M1975, sh.31

²² Zeyneloğlu, sh.31; Atabek, sh.33,34; Ülgen (Bildiri), sh.9,10

Karşılaştırmalı hukuk açısında konuyu ele aldığımızda ise; Alman Hukukunda taşıma sözleşmelerinin istisna sözleşmesi olarak kabul edildiği, İsviçre Hukukunda ise vekalet sözleşmesi olarak değerlendirildiğini görmekteyiz²³.

&2. KARAYOLU İLE YAPILAN EŞYA TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ EŞYANIN GEÇ TESLİMİNDEN SORUMLULUĞU

I-Taşıma Hukukunda Genel Olarak Taşıyıcının Sorumluluğu

Kelime anlamı ile sorumluluk, uyulması gereken bir kurala aykırı davranışın hesabını verme ve bu davranıştan dolayı tazminatla yükümlü tutulmadır²⁴.

Hukuki anlamda sorumluluk ise; genel davranış kurallarına yada yüklendiği bir borca aykırı davranan bireyin, hukuka aykırı hareketi ile neden olduğu zararı tazmin etme yükümlülüğüdür²⁵. Genel davranış kurallarına aykırılık halinde haksız fiil sorumluluğu, borca aykırılık halinde borca aykırı davranıştan sorumluluk, sözleşmeye aykırılık halinde ise sözleşmesel (akdi) sorumluluk söz konusudur²⁶.

Taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının sorumluluğu esas itibariyle tıpkı navlun sözleşmelerinde olduğu gibi²⁷ bir sözleşmesel (akdi) sorumluluktur²⁸. Taşıyanın sorumluluğunun kaynağı taşıtanla yapmış olduğu taşıma sözleşmesidir. BK.m.96 gereği sözleşmeden doğan sorumluluğunun kurucu unsurunu borçlunun kusuru oluştursa da²⁹, ileride de görüleceği üzere taşıma sözleşmesinde taşıyıcının sorumluluğu TTK m.780 hükmü uyarınca “kusursuz sorumluluk”, m.781 hükmü uyarınca da “kusur sorumluluğu” olarak iki farklı şekilde düzenlenmiştir.

Genel olarak eşya taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının sorumluluğu, teslim almış olduğu eşyayı kararlaştırılan kalkış noktasından varış noktasına kadar taşımak, taşıma sırasında hakimiyeti altında bulunan eşyaya özen göstermek ve onu korumak ve nihayet kararlaştırılan varış noktasında belirlenen sürede ve teslimat yerinde eşyayı gönderilene teslim etmektir³⁰.

TTK da taşıyıcının sorumluluğu düzenlenirken meydana gelen zararın türüne göre bir ayırım yapılmıştır. Esas itibariyle taşıyıcının sorumluluğu, gecikmenin neden olduğu zarardan doğan sorumluluk (m.780) ve eşyanın ziya ve hasara uğramasından doğan sorumluluk (m.781 vd.) olarak ikiye ayrılmış ve her iki sorumluluk türü ayrı ayrı hükümlerle düzenlenmiştir³¹.

²³ Arkan, sh.29,30

²⁴ Yılmaz, E., Hukuk Sözlüğü, Ankara 1992, sh.813

²⁵ Oğuzman, M.K./Öz, T., Borçlar Hukuku-Genel Hükümler, İstanbul 2000, sh.14

²⁶ Eren, F., Borçlar Hukuku-Genel Hükümler-CIII., Ankara 1991, sh.99,100

²⁷ Yazıcıoğlu, E., Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu-Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, İstanbul 2000, sh.66; Çağa, sh.166

²⁸ Atabek, sh.184

²⁹ Seven, V., Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu, Ankara 2003, sh.44

³⁰ Arkan, sh.46; Atabek, sh.184; Karaman Çoşgun, Ö., “Kara ve Deniz Yolu ile Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, Prof.Dr.Fahiman Tekil'in Anısına Armağan, İstanbul 2003, sh.499

³¹ Arkan, S., “Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu (Sempozyum-1)”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984, sh.102

Taşıyıcının eşyayı koruma ve taşıma fiilini belirlenen süre içerisinde gerçekleştirme yükümlülüklerine aykırı davranışları neticesinde ortaya çıkan bu iki ana sorumluluk halleri dışında, sözleşmenin kötü ifasından kaynaklanan diğer zararlardan doğan bir takım “yan sorumluluk” hallerine de (bildirim borcu gibi) TTK da yer verilmiş, ancak ayrıntılı düzenleme yapılmamıştır³². Taşıyıcı bu tür zararlardan genel hükümler (BKm.96) uyarınca sorumlu olacaktır³³.

4925 sayılı Kanununun 6. ve 7.maddelerinde taşıyıcının sorumluluğu hüküm altına alınmıştır. Ancak anılan düzenlemeler, TTK karşısında son derece yetersiz olup, genel ifadelerle yetinilmiştir. Karayolu taşımacılığının bu derece gelişip yoğunlaştığı günümüzde, Karayolu Taşıma Kanununun gerek sorumluluk gerekse de sigorta hususlarında hukuki yönleri itibariyle bu derece yetersiz kalması kanaatimizce sakıncalı ve düşündürücüdür.

CMR Konvansiyonu da taşıyıcının sorumluluk hallerini esas olarak iki ana başlıkta düzenlemiş ve 17 ila 29. maddeleri arasında taşıyıcının eşyanın ziya ve hasardan doğan sorumluluğu ile geç teslimden doğan sorumluluğuna yer vermiştir³⁴.

Deniz taşımalarında taşıyıcının TTK uyarınca iki ana sorumluluk hali bulunmaktadır. Bunlardan ilki taşıyanın taşınmak üzere teslim almış olduğu eşyaya özen borcunu gereği gibi yerine getirmemesinden kaynaklı eşyanın ziya ve hasara uğramasından doğan sorumluluğu (TTK m.1061vd, 1112 vd.), diğeri ise geminin yolculuğun başında denize, yola ve yüke elverişli olmamasından doğan gecikme dahil bütün zararlardan sorumluluğudur (TTK m.1019)³⁵.

Bununla birlikte Kara Avrupa Hukukunun sözleşmesel sorumluluk ilkesini benimsemiş olan³⁶ ve taşıyanın deniz yolu ile bir limandan diğerine eşyayı taşımayı taahhüt ettiği sözleşmelerde uygulanan³⁷ Hamburg Kuralları uyarınca da taşıyıcı, eşyanın ziya ve hasara uğraması veya geç teslimi nedeni ile oluşan zararlardan, ziya, hasar veya gecikmeye sebebiyet veren olay eşya onun koruması altında bulunduğu sırada meydana gelmiş olması koşulu ile sorumludur³⁸.

Hava yolu ile yapılan eşya taşımalarında da taşıyıcı Türk Sivil Havacılık Kanununun 121.maddesi uyarınca bagaj veya eşyanın ziya ve hasarından, 122.maddesi uyarınca da geç tesliminden sorumludur³⁹. Yine uluslararası unsur taşıyan hava taşımalarında da taşıyan Varşova Sözleşmesinin⁴⁰ 18.maddesi uyarınca bagaj veya eşyanın ziya ve hasarından, 19.maddesi uyarınca da geç teslimden sorumludur⁴¹.

³² Arkan, sh.46

³³ Arkan, (Sempozyum-1), sh.102; Zeyneloğlu, sh.229

³⁴ Aydın, A., CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2002, sh.29; Akıncı, Z., Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Ankara 1999, sh.126; Arkan, S., “Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerine Bir İnceleme (Sempozyum-2)”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984, sh.13,14

³⁵ Çağa, sh.118; Seven, sh.17,18

³⁶ Çağa, sh. 117

³⁷ Yazıcıoğlu, sh.67

³⁸ Yazıcıoğlu, sh.68

³⁹ Ülgen, H., Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987, sh.169,253

⁴⁰ Varşova Sözleşmesi: 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova da imzalanan “Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme”, Türkiye Cumhuriyeti tarafından 01.03.1977 tarih ve 2073 sayılı Kanunla onaylanmış, 03.12.1977 tarihli Resmi Gazetede yayınlanmıştır.

⁴¹ Ülgen, sh.155,182

II- Karayolu ile Yapılan Eşya Taşımlarında Taşıyıcının Eşyanın Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu (Geç Teslim)

1. Taşıma Süresi Kavramı

A. TTK' ya Göre Taşıma Süresi

“Geç teslim” kavramını inceleyebilmek için öncelikle taşıma süresi kavramı üzerinde durmamız gerekmektedir.

Taşıma süresi, taşıyıcının taşıma işini gerçekleştirip sonuçlandırması gereken zaman dilimini ifade eder⁴².

Karayolu ile yapılan eşya taşımlarında taşıma süresi TTK m.779'da belirlenmiştir. Anılan hükme göre eşyanın taraflar arasında yapılan sözleşmede belirlenen süre içerisinde, eğer böyle bir süre belirlenmemiş ise ticari teamüllere göre belirlenecek sürede, bunun yokluğunda ise halin icabına göre uygun görülen bir süre içerisinde taşınması, varış noktasına ulaştırılması gerekmektedir.

Taraflar aralarında yapmış oldukları taşıma sözleşmesinde, taşıma süresini kararlaştırmış olabilirler. Taşıma süresinin kararlaştırılmış olması halinde bu sürenin TTK m.769/II gereği taşıma senedine geçirilmesi gerekmektedir⁴³. Aynı maddenin 3.fıkrası uyarınca taşıma süresi, taşıma senedine geçirilmediği takdirde senet kıymetli evrak vasfını yitirecektir⁴⁴. Kıymetli evrak vasfını yitiren taşıma senedi ise tesellüm ilmuhaberi veya ispat vesikası niteliği taşıyacaktır⁴⁵.

Eğer taraflar arasında bir taşıma süresi kararlaştırılmış, ancak bu süre taşıma senedine yazılmamış ise bu durumda dahi kararlaştırılan süre bağlayıcılığını devam ettirir⁴⁶. Ancak uyuşmazlık durumunda belirli bir sürenin kararlaştırılmış olduğunu iddia eden taraf bu hususu ispat ile yükümlüdür⁴⁷.

Taşıma süresinin belirlenmesinde tarafların iradeleri esas alınır⁴⁸. Aynı zamanda uygulamada taşıyıcının yardımcılarının veya vekalet verdiği kimselerin iradelerinin de tarafları bağlayacağı kabul edilmektedir⁴⁹.

⁴² Aydın, sh.99

⁴³ *Taşınmak üzere teslim alınan eşyayı temsilen gönderen tarafından düzenlenen, kıymetli evrak hükmünde emtia senedi doktrinde taşıma senedi olarak tanımlanmaktadır. Bununla birlikte TTK herhangi bir açık tanım getirmemiştir.*

⁴⁴ Atabek, sh.77-79; Arkan, sh.62; Çoşgun, sh.502; Adıgüzel, B., Karayoluyla Yapılan Taşımlarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2003, sh.98; Zeyneloğlu, sh.197-198

⁴⁵ Kendigelen, A., Hukuki Mütalaalar, C-I (Taşıma ve Sigorta Hukuku), İstanbul 2001, sh.314; Çoşgun, sh.502

⁴⁶ Arkan, sh.62; Çoşgun, sh.502; Adıgüzel, sh.98

⁴⁷ Arkan, sh. 62; Çoşgun, sh.502; Adıgüzel, sh.98

⁴⁸ Adıgüzel, sh.98

⁴⁹ Yargıtay 11.HD, 24.02.1994 gün ve 1994/4367 E, 1994/1458 K, sayılı kararı

Taşıma süresi sözleşmede açık bir biçimde kararlaştırılabileceği gibi, örtülü olarak da belirlenebilir⁵⁰.

Taraflar arasında bir taşıma süresi kararlaştırılmamış ise, bu durumda taşıma süresi ticari teamüllere göre belirlenecektir.

Ticari geleneğin bölgelere göre değişimi nedeni ile, sürenin belirlenmesinde teslim noktasındaki ticari geleneğe göre mi, yoksa varış noktasındaki ticari geleneğe göre mi sürenin belirlenmesi gerektiği hususu doktrinde tartışmalıdır. Ağır basan görüşe göre kanun veya sözleşmede aksi kararlaştırılmadıkça TTK m.2/II,2 gereği varış noktasında (ifa yerinde) geçerli olan ticari geleneğe göre taşıma süresi belirlenmelidir⁵¹.

Taşıma süresinin belirlenmesi için herhangi bir ticari geleneğin de bulunmaması durumunda TTK m.779 gereği taşıma süresi her olayın özelliğine göre uygunluğu tespit edilen bir süre olarak saptanacaktır.

Bu süre her somut olay için taşıma sözleşmelerinin özellikleri, taşınan eşyanın ve taşıtların türleri ve nitelikleri, çalışma konusu ile ilgili kuruluşların (uluslararası nakliyeciler derneği gibi) görüşleri dikkate alınarak ayrı ayrı belirlenmelidir⁵². Bu incelemeler yapılırken mahkemeler uzman bilirkişi görüşlerinden yararlanarak somut olayın durumuna göre süreyi tespit yoluna gitmelidirler⁵³.

Taşıma işi, TTK m.779 uyarınca kararlaştırılan sürelerden önce tamamlanmış ise, sözleşme veya durumun gereğinden aksi anlaşılmıyor ise, BK m.80 hükmü gereği taşıyıcı borçlu borcunu vadenin dolmasından önce ifa etme yetkisine sahiptir⁵⁴. Ne ki; gönderilenin deposunun ancak belirli bir tarihten sonra boşalacağı düşünülerek bir taşıma süresi tespit edilmiş ise, taşıyıcı belirlenen süreden önce eşyanın teslim alınmasını isteyemez. Ayrıca TTK m.790/I uyarınca eşyayı yediemine teslim ederek de sorumluluktan kurtulamaz⁵⁵.

Karayolu ile yapılan eşya taşımalarında taşıyıcının geç teslimden doğan sorumluluğu incelenirken süre kavramı ile birlikte incelenmesi gereken diğer iki önemli hususta taşıma süresinin başladığı (teslim alma) ve sona erdiği (teslim etme) anların tespitidir.

TTK m.781 hükmü gereği taşıyıcı eşyanın kendisine teslim edildiği tarihten gönderilene teslim olunduğu tarihe kadar geçen süre içerisinde eşyanın uğradığı ziya ve hasardan sorumludur. Bu maddede belirtildiği üzere taşıma süresinin başlangıç anı, sözleşmenin kurulduğu tarih değil, eşyanın taşınmak üzere taşıyıcı tarafından teslim alındığı tarihtir⁵⁶.

Teslim alma, eşyanın doğrudan veya dolaylı zilliyetliğinin bizzat taşıyıcı veya yardımcısına geçirilmesi, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile eşyanın taşıyıcının hakimiyeti altına sokulmasıdır⁵⁷.

⁵⁰ Arkan, sh.62

⁵¹ Arkan, sh.62,63; Çoşgun, sh.502,503

⁵² Arkan, sh.63; Kendigelen, sh.306; Çoşgun, sh.503; Adıgüzel, sh.99

⁵³ Atabek, sh.193; Zeyneloğlu, sh.212

⁵⁴ Arkan, sh.63; Zeyneloğlu, sh.212

⁵⁵ Arkan, sh.63

⁵⁶ Çoşgun, sh.505; Atabek, sh.139-186; Zeyneloğlu, sh.212; Yazıcıoğlu, sh.90

⁵⁷ Ülgen, sh.170; Yazıcıoğlu, sh.90

Gönderen eşyayı taşıma amacı ile taşıyıcıya teslim etmeli, taşıyıcıda eşyanın zilliyetliğini taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini yerine getirmek amacı ile üzerine almış olmalıdır⁵⁸.

Bununla birlikte “teslim alma” işleminin “yükleme ve istifleme” işlemleri ile karıştırılmaması gerekmektedir. Şöyle ki; eğer sözleşme ile eşyanın yükleme ve istiflemesi gönderenin sorumluluğu olarak belirlenmiş ise, teslim alma işlemi yükleme ve istifleme olgusunun gerçekleşmesinden sonra söz konusu olur⁵⁹. Eğer yükleme borcu taşıyıcıda ise, bu durumda teslim alma olgusu yüklemeye önce gerçekleşmiş olur. Bu halde yükleme süresi taşıyıcının sorumluluğu kapsamındadır⁶⁰.

Eşyanın teslim edilmesi ise, taşımanın tamamlanarak taşıyıcı ile gönderilenin ortak iradeleri sonucunda eşya üzerindeki tasarruf imkanının varış noktasındaki gönderilene yada sözleşme veya taşıma senedinde hak sahibi olarak belirlenen kimseye geçirilmesidir⁶¹.

Geçerli bir teslim etme işlemi tarafların açık veya örtülü iradelerinin uyuşması ile oluşur. Tıpkı teslim almada olduğu gibi teslim etmede çift taraflı bir işlemdir⁶².

Taşıyıcı tarafından henüz teslim alınmamış bir eşyanın teslim edilmesi kendisinden beklenemez⁶³.

Taşıma süresinin sonu sözleşme ile belirlenebilir. Eğer sözleşmede bir hüküm bulunmamakta ise bu durumda daha önce belirtildiği üzere ticari teamüllere ve mevcut durumun özelliklerine göre teslim etme süresi belirlenmelidir.

Taşıyıcı taşıma süresi sonunda eşyayı gönderilene teslim etmelidir⁶⁴. Teslim etme taşıyıcının hakimiyet alanında (örneğin ardiyesinde) olabileceği gibi, gönderilenin depo, işyeri veya ikametgahında da yapılabilir. İlk durumda “aranılacak bir borç”, diğerinde ise “götürülecek bir borç” durumu söz konusudur⁶⁵.

Aranılacak borcun söz konusu olduğu durumlarda taşıyıcının TTK m.789 uyarınca eşyanın varış noktasına ulaştığını derhal gönderilene haber vermesi gerekmektedir. Bu şekilde eşyanın geldiğinin gönderilene bildirildiği an taşıma süresinin sonunu belirler⁶⁶.

B. CMR’ ye Göre Taşıma Süresi

Uluslararası ticaretin öneminin artmasına paralel olarak taşımacılık alanında da hızın önemi artmıştır. Bu bağlam da karayolu ile yapılan uluslararası eşya taşımacılığına ilişkin

⁵⁸ Kaya, A., “Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslar arası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C-LVI, İstanbul 1999, sh.241

⁵⁹ Kaya, sh.241,242

⁶⁰ Kaya, sh.242; Yazıcıoğlu, sh.90

⁶¹ Kaya, sh.242; Ülgen, sh.171; Yazıcıoğlu, sh.92,93

⁶² Kaya, sh.242,243

⁶³ Atabek, sh.126

⁶⁴ Kendigelen, sh.292,293; Eşyanın gönderilen tarafından teslim alınmaması halinde Yargıtay 11.HD. 25.03.1996 tarih ve 1996/1430 E, 1996/1997 K, sayılı kararı, “Taraflar arasındaki uyumsuzluk, davalı taşıyıcılara teslim edilen eşyanın alıcı tarafından kabul edilmemesi üzerine zararın tazmini isteminden ibarettir. TTK.nın 790.maddesi hükmünce, taşıyıcının gönderilen bulunmaz veya gönderilenin eşyayı kabul etmesi veya kabulde gecikmesi hallerinde, taşıyıcının keyfiyeti hemen gönderene bildirmesi, cevabını beklemesi ve onun talimatına göre hareket etmesi lazımdır.”

⁶⁵ Arkan, sh.64

⁶⁶ Atabek, sh.139; Zeyneloğlu, sh.212; Arkan, sh.64

kuralları belirleyen CMR Konvansiyonunda taşımayı süresinde gerçekleştirme yükümlülüğü taşıyıcının asli edimlerinden biri olarak düzenlenmiştir⁶⁷.

“Taşıma süresi” kavramına CMR m.19 da yer verilmiştir. Anılan hüküm uyarınca; eşya kararlaştırılan zaman süresi içerisinde teslim edilmemiş ise veya kararlaştırılmış bir zaman süresi olmadığı hallerde, taşımanın normal süresi ve özellikle parçalı eşyalarda (kırkambar) tüm yükü bir araya getirmek için gerekli zaman tedbirli bir taşıyıcıya gerekli makul süreyi geçiyorsa teslimde gecikme söz konusudur.

Madde metninden de anlaşılacağı üzere yabancılık unsuru taşıyan taşıma sözleşmelerinde taraflar, aralarında yapacakları taşıma sözleşmesine bir taşıma süresi derc edebilirler. Eğer böyle bir süre kararlaştırılmamış ise taşımanın tedbirli bir taşıyıcıya gerekli olan sürede tamamlanmış olması aranılacaktır.

a. Taraflar arasında bir sürenin kararlaştırılmış olması halinde

Taraflar arasında eğer bir taşıma süresi kararlaştırılmış ise bu sürenin CMR m.6/2-f uyarınca taşıma senedine yazılması gerekmektedir⁶⁸. Bu durum her ne kadar geçerlilik şartı olmasa da⁶⁹ bir kısım yazarların muhalif yöndeki görüşlerine Konvansiyonun açık hükmü karşısında katılmak kanımızca da mümkün değildir⁷⁰.

Taraflar aralarında bir taşıma süresi kararlaştırmış olmalarına karşın bunu taşıma senedine geçirmemişler ise, belirlenen süreyi aralarındaki yazışmalar, aynı güzergah için yapılan reklamlar gibi araçlarla da ispat edebilirler⁷¹.

Ulusal hukukta olduğu gibi, yabancılık unsuru içeren taşımalarda da taşıma süresinin netliği açısından kararlaştırılan sürenin ne zaman başladığı hususunun belirlenmesi önem arz etmektedir.

Taraflar sözleşmede sürenin ne zaman başlayacağını kararlaştırmış iseler doğal olarak taşıma süresi o tarihte başlayacaktır. Böyle bir süre kararlaştırılmamış ise bu durumda öncelikli olarak taraflar arasında yapılan sözleşmenin yorumlanması gerekecektir⁷². Sözleşme içeriğinin yorumlanmasından dahi taşıma süresinin ne zaman başlayacağı tespit edilemiyorsa bu durumda süre eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı tarihte başlayacaktır⁷³.

Taraflar süreyi belirleme konusunda serbesttirler⁷⁴. Ancak son yıllarda depolama masraflarının artması ve modern ticarete günü gününe stoklama sisteminin yaygınlaşması ve bu sistemin işlerliği, taşıma senedine teslimin ancak kararlaştırılan günde yapılmasını gerektiren “JIT (Just In Time)” kaydının konulması eğilimini doğurmuştur⁷⁵. Bu şekilde

⁶⁷ Akıncı, sh.128

⁶⁸ Arkan, S., “Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları Ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (Makale)”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C-X, Sayı 2, Ankara 1979, sh. 408; Aydın, sh.99

⁶⁹ Arkan (Makale), sh.408; Aydın, sh.100

⁷⁰ Akıncı, sh.127

⁷¹ Akıncı, sh.127

⁷² Aydın, sh.100

⁷³ Aydın, sh.101

⁷⁴ Aydın, sh.102

⁷⁵ Akıncı, sh.128

tafllar taşıma sũresini açık ve kesin olarak tespit edebilmekte, taşıma senedine taşıma işinin belirli bir gũnde başlayıp belirli bir gũnde biteceğine ilişkin net kayıtlar koyabilmektedirler⁷⁶.

Teslim alma ve teslim etme kavramlarına ilişkin ilk bũlũmde yapmış olduğumuz genel açıklamalar CMR açısından da geçerlidir. Geçerli bir teslimden sũz edebilmek için eşyanın bizzat gũnderilene yada onun yetkili temsilcisine teslimi gerekir⁷⁷.

Teslim, sũzleřme veya taşıma senesinde açıkça belirlenen yada CMR m.12 uyarınca gũnderen veya gũnderilen tarafından sonradan belirlenen yerde yapılmalıdır⁷⁸.

b. Tafllar arasında taşıma sũresinin kararlaştırılmamış olması halinde

Tafllar arasında yapılan taşıma sũzleřmesinde bir taşıma sũresi kararlaştırılmamış ise bu durumda sũre CMR m.19 uyarınca tedbirli bir taşıyıcı tarafından geekleştirilecek makul bir taşıma sũresi baz alınarak belirlenir⁷⁹.

CMR de tedbirli bir taşıyıcı için gerekli makul sũreden sũz edilmiş, ancak makul sũre kavramı tanımlanmamıştır. Sadece grupaj (parçalı/parsiyel⁸⁰-kırkambar) eşyalar şeklinde yapılan taşımalarda normal olarak tũm yũkũ bir araya getirmek için gerekli olan sũrenin hesaba katılmasından bahsedilmiřtir⁸¹. Bu durumda makul sũrenin tespitinde her olayın şartları ayrı ayrı değerlendirilmeli, taşıtın tũrũ, yũkũn niteliği, yol koşulları, taşıyıcıya verilen talimatlar, gũmrũk koşulları, sũrũř saatleri gibi etmen ve faktũrler incelenerek sũre tespiti yapılmalıdır⁸².

Burada değerlendirilmesi gereken bir diğer husus ise makul sũrenin ispatının kimde olduğudur. Teslimatın makul sũrede yapılmadığını iddia edip talepte bulunacak kişi gũnderen veya gũnderilen olduğuna gũre, bu durumda makul sũrenin ne olduğu hususunun ispatı da taşıyıcıya karşı hak iddiasında bulunan gũnderen veya gũnderilene ait olacaktır⁸³.

2. Eşyanın Geç Teslim Edilmesi, Geç Teslimin Neden Olduğu Zarar ve Taşıyıcının Zarardan Doğan Sorumluluğu, Sorumluluğun Hukuki Niteliği

A. TTK' ya Gũre

a. Eşyanın Geç Teslimi (Gecikme Kavramı)

Taşıma işinin, taşıyıcı tarafından taşıma sũzleřmesinde kararlaştırılan sũre içerisinde yada TTK m.779 da belirlenen sũreler içerisinde yerine getirilmemesi durumunda gecikme kavramı ortaya çıkmaktadır.

⁷⁶ Akıncı, sh.128

⁷⁷ Kaya, sh.243

⁷⁸ Kaya, sh.245

⁷⁹ Kendigelen, sh.182; Adıgũzel, sh.99; Aydın, sh.102; Akıncı, sh.128

⁸⁰ Deniz ticaret hukukunda kırkambar olarak isimlendirilen (TTK,m.1016), farklı kişilere ait yũklerin biraraya getirilerek taşınması işi. Bu sistem kara taşımacılığında "grupaj" veya "parsiyel" olarak isimlendirilmektedir.

⁸¹ Aydın, sh.102; Akıncı, sh.128

⁸² Aydın, sh.102; Akıncı, sh.128,129; Adıgũzel, sh.99,100

⁸³ Alihan, sh.105; Akıncı, sh.129

Daha öncede belirtildiği üzere taşıma süresi eşyanın taşıyıcı tarafından taşınmak üzere teslim alınması ile başlamakta, gönderilene teslimi ile de son bulmaktadır. Bu bağlamda, karayolu ile yapılan eşya taşımalarında taşıyıcının eşyanın geç tesliminden doğan sorumluluğunun kapsamını, taşıyıcın eşyayı teslim almasından itibaren gönderilene teslim etmesine kadar geçen zaman diliminde eşyayı belirli süre içerisinde teslim etme yükümlülüğüne aykırı davranışı oluşturmaktadır⁸⁴.

Aranılacak borç ve götürülecek borç kavramlarına daha önce değinilmekle birlikte bu iki kavram gecikme kavramının saptanabilmesi açısından da ayrı bir önem taşımaktadır. Şöyle ki;

Eğer somut olayın özelliğinden veya sözleşmeden borcun niteliğinin aranılacak borç olduğu tespit edilir ise bu durumda taşıyıcının taşıma süresinin dolmasından önce TTK m.789 uyarınca eşyanın varış noktasına geldiğini gönderilene bildirmesi ve teslim almaya hazır bekletmesi gerekmektedir⁸⁵. Bu bildirim gönderilene taşıma süresinin dolmasından sonra ulaştırılması durumunda gecikme kavramı ortaya çıkar ve taşıyıcı bundan doğan zarardan sorumlu tutulur⁸⁶.

Götürülecek bir borcun söz konusu olduğu durumlarda ise, taşıma süresi dolmadan eşya varma noktasına ulaştırılmalı ve burada gönderilen tarafından teslim alınmaya hazır bekletilmelidir⁸⁷. Bu borca aykırılık halinde yine gecikme kavramı ortaya çıkacaktır.

b. Geç Teslimden Doğan Zarar ve Taşıyıcının Bu Zarardan Sorumluluğu

Taşıma işinin TTK m. 779 da belirlenen sürede tamamlanmaması çeşitli zararların varlığına neden olabilir.

Teslimin gecikmesi nedeni ile eşyanın ziya ve hasarı söz konusu olmaksızın gönderilenin malvarlığında bir takım azalmalar söz konusu olabileceği gibi, gecikme nedeni ile eşya ziya ve hasara da uğrayabilir⁸⁸. Örneğin gecikme nedeni ile gönderilen üstlendiği yükümlülükleri (boşaltma işçilerine veya depoya ödenen ücretler gibi) yerine getiremeyerek bunun sonucunda bir tazminat ödemek veya ek masraflar yapmak zorunda kalabilir⁸⁹. Ya da gecikme taşıyan eşyanın bozulmasına, kısmen veya tamamen yok olmasına neden olabilir.

Bu durum karşısında geç teslim nedeni ile taşıyıcının sorumluluğunun iki farklı şekilde ortaya çıktığını söylemek mümkündür. Bunlardan ilki geç teslim nedeni ile zarar görenin dolaylı malvarlıksal haklarında meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumluluğu, diğeri ise geç teslim nedeni ile eşyanın ziya ve hasara uğraması nedeni ile ortaya çıkan zarardan taşıyıcının sorumluluğudur.

⁸⁴ Çoşgun, sh.507

⁸⁵ Eriş, sh. 509 – Yargıtay 11.HD.01.03.1977 tarih ve 1977/671 E,1977/901 K, sayılı kararı; “*Davalı taşıyıcı, taşıdığı malın ifa yerine ulaşması halinde bunu derhal gönderilene duyurması gerekir. Aksi halde, ardiye ücretinden sorumludur.*”

⁸⁶ Arkan, sh.64; Çoşgun, sh.508

⁸⁷ Arkan, sh.64; Çoşgun, sh.508

⁸⁸ Seven, sh.66; Arkan (Sempozyum-1), sh.118,119; Arkan, sh.66; Zeyneloğlu, sh.236

⁸⁹ Arkan, sh.66; Arkan (Sempozyum-1), sh.119; Kendigelen, sh.306

Taşıyıcı gecikme nedeni ile gönderen veya gönderilenin “dolaylı malvarlıksal haklarına” vermiş olduğu zararlardan TTK m.780, 2.cümle uyarınca sorumludur^{90/91}. Anılan hüküm uyarınca eğer taşıma süresi sözleşme süresinin iki katını aşmakta ise taşıyıcı zarar görenin dolaylı malvarlıksal haklarına vermiş olduğu zararları tazmin etmek zorundadır. Eğer gecikme süresi, taşıma süresinin iki katını geçmemekte ise bu durumda aynı maddenin 1.cümlesi uyarınca zarar gören taşıyıcıdan taşıma ücreti dışında herhangi bir tazminat talebinde bulunamaz⁹². Bu hüküm taşıma süresinin sözleşme ile karşılaştırılmamış olduğu durumlarda da uygulanacaktır⁹³.

Bununla birlikte taşımanın süresinde tamamlanmaması nedeni ile eşyanın ziya ve hasara uğraması halinde, taşıyıcının TTK m.780 hükmüne göre mi, yoksa ziya ve hasarın düzenlendiği m.781 ve devamı hükümlerine göre mi sorumlu tutulacağı hususu üzerinde durmak gerekmektedir.

TTK m.781 de taşıyıcının ziya ve hasardan doğan sorumluluğu özel olarak düzenlenmiştir. Buna göre, taşıyıcı eşyanın kendisine teslim edildiği tarihten gönderilince teslim alındığı tarihe kadar geçen süre içerisinde uğradığı ziya ve hasardan sorumludur. Anılan madde de kanun koyucu ziya ve hasarın hangi nedenden doğduğu (bu zarar herhangi bir olay veya olgudan kaynaklı olabileceği gibi, geç teslimden kaynaklanmış da olabilir) hususunda bir ayırım yapmamıştır⁹⁴.

Bu sebeple gerek doktrin de gerekse de uygulamada kabul edildiği şekliyle, eşyanın geç teslim nedeni ile ziya ve hasara uğraması halinde (gecikmenin eşyanın kaybolmasına veya kısmen yada tamamen yok olmasına neden olması), taşıyıcının gecikmenin düzenlendiği TTK m.780 hükmüne göre değil, TTK m.781 hükmüne göre oluşacak ziya ve hasardan sorumlu tutulması gerekmektedir⁹⁵.

c. Sorumluluğun Hukuki Niteliği

TTK m.780/2 uyarınca, taşıyıcı gecikmenin, gönderen veya gönderilenin fiillerinden veya zorlayıcı nedenden doğduğunu ispat ederse, gecikmeden sorumlu olmaz.

Bu hükme göre, taşıyıcı kusursuz olmadığını öne sürse dahi, gecikmenin gönderenin veya gönderilenin fiillerinden yada zorlayıcı nedenden ileri geldiğini ispat etmedikçe gecikmeden doğan zarardan sorumlu olacaktır⁹⁶.

Taşıyıcının ziya ve hasar haline sorumluluğu TTK m.781 uyarınca bir kusur sorumluluğu hali iken⁹⁷, yasa koyucu gecikme halinde taşıyıcının sorumluluğunu arttırmış ve bir “kusursuz (objektif) sorumluluk hali” öngörmüştür⁹⁸.

⁹⁰ Kendigelen, sh.305,306; Seven, sh.26; Adıgüzel, sh.101; Arkan, sh.177; Eriş, sh.287; Teoman, Ö., Yaşayan Ticaret Hukuku, C-I, Kitap-4, İstanbul 1995, sh.210

⁹¹ Kendigelen, sh.311, Yargıtay 11. HD, 04.06.1998 gün ve 1998/1418 E, 1998/4128 K, sayılı kararı

⁹² Arkan, sh.176; Zeyneloğlu, sh.237

⁹³ Kendigelen, sh.305; Eriş, sh.287; Akıncı, sh.131; YKD, C-17, sh.1353-1355, Yargıtay 11. HD 03.05.1991 gün ve 1991/2880 E, 1991/2790 K, sayılı kararı

⁹⁴ Arkan, sh.67; Adıgüzel, sh.100

⁹⁵ Arkan, sh.66,67; Çoşgun, sh.516; Adıgüzel, sh.100,101; Eriş, sh.290

⁹⁶ Arkan, sh.68

⁹⁷ Atabek, sh.205; Arkan, sh.60

⁹⁸ Arkan, sh.68,69; Zeyneloğlu, sh.238; Eriş, sh.287; Kendigelen, sh.297; Atabek, sh.205

Ziya ve hasar halinde taşıyıcı bunun kendi kusurundan kaynaklanmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecekken, aynı olay eğer zorlayıcı neden olarak nitelendirilmiyorsa taşıyıcı gecikmeden sorumlu tutulacaktır⁹⁹. Örneğin teknik yönden herhangi bir arızası bulunmayan bir taşıtın yolculuk esnasında aniden freninin patlaması ve bu nedenle eşyanın bir kısmının hasara uğraması halinde, taşıyıcı kusursuzluğunu ispatlayarak sorumluluktan kurtulacak, buna karşın taşıttaki arıza zorlayıcı neden sayılamayacağı için gecikme ile kalan kısmın teslim edilmesi halinde gecikme zararlarından sorumlu olacaktır¹⁰⁰.

B. CMR'ye Göre

a. Eşyanın Geç Teslimi (Gecikme Kavramı)

Gecikme kavramı TTK'nın aksine CMR'de tanımlanmıştır. Konvansiyonun 19.maddesi uyarınca; taşıyıcının kendisine teslim edilen eşyayı sözleşmede kararlaştırılan sürede veya böyle bir süre yoksa tedbirli bir taşıyıcı için gerekli normal sürede taşımaması durumunda gecikme söz konusu olacaktır¹⁰¹.

Yine TTK'da taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu ziya ve hasar sorumluluğundan ayrı, özel olarak düzenlenmişken, buna karşın CMR her iki sorumluluk türü arasında bir ayırım yapmayarak Konvansiyonun 17/1.maddesinde her iki hususa bir arada yer vermiştir.¹⁰²

CMR m.17 gereği taşıyıcı eşyanın geç tesliminden doğan “dolaylı malvarlıksal zararlardan” sorumludur¹⁰³.

Bununla birlikte eşyanın taşıyan tarafından geç teslim alınması gibi henüz taşıma süresinin başlamasından önce meydana gelen gecikmeler taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu kapsamında değerlendirilmemektedir¹⁰⁴. Örneğin taşıyıcı eşyayı geç teslim almasına karşın taşıma süresi içerisinde teslim edebilir. Ancak bu durumda gönderen fazladan depo ve işçi ücreti ödemek zorunda kalabilir. Bu gibi hallerde uygulanacak hukuk CMR değil, ulusal hukuktur¹⁰⁵. Bizim hukuk sistemimize göre bu gibi durumlarda taşıyıcı BK'nın genel hükümlerine göre sorumludur.

b. Geç Teslimden Doğan Zarar ve Taşıyıcının Bu Zarardan Sorumluluğu

Taşıyıcının eşyayı geç teslim etmesi, eşyada maddi anlamda bir ziya ve/veya hasara yada nitelik kaybına neden olabileceği gibi dolaylı malvarlıksal haklarında zarara uğramasına sebep olabilir¹⁰⁶.

Geç teslim nedeni ile taşıyıcının sorumluluğu CMR m.17/1 ve 23/5'de, ziya ve hasar sorumluluğu ise m.17/1 ile m.23/1-4'de düzenlenmiştir.

Eşyanın geç teslimi halinde taşıyıcının esas olarak sorumlu olduğu zararlar, dolaylı malvarlıksal haklarda meydana gelen zararlardır.

⁹⁹ Arkan, sh.69; Kendigelen, sh.316

¹⁰⁰ Arkan, sh.69

¹⁰¹ Çoşgun, sh.205; Kaya, sh.249; Akıncı, sh.126,127

¹⁰² Arkan (Sempozyum-2), sh.13; Aydın, sh.105; Akıncı, sh.130; Adıgüzel, sh.101

¹⁰³ Aydın, sh.105; Kaya, sh.248,249; Adıgüzel, sh.102

¹⁰⁴ Kaya, sh.249; Çoşgun, sh.506

¹⁰⁵ Kaya, sh.249

¹⁰⁶ Kaya, sh.250

Dolaylı malvarlıksal zararlar, ziya ve hasardan bağımsız doğrudan gecikmeye bağlı zararlardır¹⁰⁷. Fazladan ardiye ücreti ödenmesi, işçilere ek ücretler ödenmesi ve kar kaybı bu tür zararlardandır. Gecikmenin gönderen veya gönderilenin bu tür zararlarına sebep olması durumunda, taşıyıcı bu zararlara karşılık bir tazminat ödemekle yükümlüdür.

Hakim görüşe göre, tıpkı TTK düzenlemesinde olduğu gibi CMR sisteminde de gecikmenin eşyanın ziya ve/veya hasarına neden olması durumunda, taşıyıcının ziya ve/veya hasardan doğan sorumluluğu söz konusu olacak, gecikmeden doğan sorumluluk hükümleri ise uygulanmayacaktır. Bir başka ifade ile bu gibi hallerde ziya ve hasara ilişkin CMR m.17/1 ve 23/1-4 arasındaki hükümlere göre taşıyıcının sorumluluğu belirlenecek, geç teslim ilişkine ilişkin 23/V hükmü uygulanmayacaktır¹⁰⁸.

Bununla birlikte doktrinde her iki sorumluluk türünün birbirinin alternatifi olarak düzenlenmemesinin sonucundan hareket eden bir görüşe göre, eğer gecikme ile ziya ve hasar aynı nedenden değil de farklı nedenlerden ileri gelmekte ise, bu durumda her iki sorumluluk aynı anda söz konusu olacak ve taşıyıcı hem gecikmeden hem de ziya ve hasardan sorumlu tutulacaktır. Örneğin eşyanın ziyaa uğraması özel donanımda oluşan bir arızadan meydana gelmiş, gecikme olgusu ise araç sürücüsünün hatasından kaynaklı bir olay sonucu vücut bulmuş ise, bu durumda her iki sorumluluğu doğuran olay farklı nedenlerden kaynaklandığı için taşıyıcı hem ziya ve hasardan hem de gecikmeden doğan zarardan sorumlu olacaktır¹⁰⁹.

CMR Konvansiyonuna tabi karayolu ile eşya taşımalarında taşıyıcının sorumluluğunun doğumu bakımından gerekli olan tek koşul gecikmenin varlığı değil, gecikmeyle birlikte bir zararında meydana gelmiş olmasıdır¹¹⁰. CMR m.23/5 uyarınca tazminat talebinin söz konusu olabilmesi için zarara uğrayanın zararın gecikmeden doğduğunu ispat zorunluluğu bulunmaktadır¹¹¹.

c. Kayıp Karinesi

Karayolu ile yapılan eşya taşımalarında önem teşkil eden ancak TTK'da yer almayan bir konu CMR'de düzenlenmiştir.

CMR m.20/1'e göre; kararlaştırılan taşıma süresinin sona ermesinden itibaren 30 gün içerisinde veya bir süre kararlaştırılmadığı durumlarda taşıyıcının eşyayı teslim aldığı andan itibaren 60 gün içerisinde eşyanın teslim edilmemiş olması durumunda, eşyanın ziyaa uğradığına kesin kanıt oluşacak ve buna dayanarak dava açma hakkı olan taraf eşyalar kaybolmuş gibi hareket edebilecektir.

Buna göre maddede öngörülen süreler dolmasına rağmen eşya teslim edilmemişse, eşyanın kaybolmuş olduğu kabul edilecek ve eşyalar teslim edilmemiş ise aksini ispat mümkün olmayacaktır¹¹².

Bu maddenin amacı öngörülen sürelerle rağmen eşyaların tesliminin söz konusu olmaması durumunda eşyaların gelip gelmeyeceği hususunun kuşkulu olmasının kabulü ve

¹⁰⁷ Kaya, sh.250; Adıgüzel, sh.102; Kendigelen, sh. 282,283

¹⁰⁸ Aydın, sh.106,107; Akıncı, sh.283; Kaya, sh.250

¹⁰⁹ Aydın, sh.106

¹¹⁰ Adıgüzel, sh.102; Kaya, sh.250; Coşgun, sh.511

¹¹¹ Arkan (Sempozyum-2), sh.18; Kaya, sh.250

¹¹² Akıncı, sh.129; Adıgüzel, sh.101; Coşgun, sh.511

ortada gecikmenin de ötesinde bir durum olduğu için taşıyıcıya karşı ziya ve hasar sorumluluğunun ileri sürülmesine ilişkin hakların kullanılması yolunun açılmasıdır¹¹³.

Ancak burada karşımıza çıkan önemli sorun, CMR m.20/1 de öngörülen sürelerin geçmesinden sonra eşyaların teslimi durumu ortaya çıkarsa, bu durumda ne tür bir çözümün söz konusu olacağıdır.

Bu durumu ikiye ayırarak incelemek gerekmektedir. Eğer gönderilen kişi süreler geçtikten sonra dahi eşyaları teslim almak istiyor ise bu durumda eşyaların kaybolması söz konusu değildir ve bu nedenle sadece gecikmeye ilişkin sorumluluk hükümlerinin uygulanması gerekmektedir. Ancak alıcı gönderilen için, öngörülen sürelerden sonra eşyaları teslim almak bir anlam ifade etmemekte ise bu durumda gecikmeye ilişkin sorumluluk hükümleri değil, ziya ve hasara ilişkin hükümlerin uygulanması gerekmektedir¹¹⁴. Bu durumda sadece taşıma ücreti değil, taşıma ücreti ile birlikte eşyaların bedeli de talep edilebilecektir¹¹⁵.

TTK açısından konuya baktığımızda, eşyanın tesliminin gönderen ve gönderilen açısından bir öneminin kalmadığı, sözleşmeden beklenen amacın tehlikeye düştüğü durumlarda eşyanın kaybolduğunun kabulüne ilişkin görüşün yerinde olduğu söylenebilir¹¹⁶.

d.Sorumluluğun Hukuki Niteliği

Doktrinde bu hususta bir görüş birlikteliği bulunmamaktadır. Kimi yazarlara göre taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu “yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk” hali iken¹¹⁷, kimi yazarlara göre ise “özen borcu ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu” halidir¹¹⁸. Bununla birlikte Alman Hukuk sisteminde, gerek doktrin gerekse uygulamada “yumuşatılmış kusursuz sorumluluk” ilkesi kabul edilmektedir¹¹⁹.

Yumuşatılmış kusursuz sorumluluk durumunu benimseyen yazarlar, bunun gerekçesi olarak CMR m.17/2’ye dayanmaktadır. Buna göre, taşıyıcının kusur sorumluluğundan farklı olarak kusursuzluğunu eşdeyişle tedbirli bir taşıyıcının özenini göstermiş olduğunu değil, zararın kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir durumdan kaynaklandığını veya CMR m.17/2 de sayılan hallerden birini ispatla yükümlü olduğunu belirtmektedirler¹²⁰.

&3. TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTULMASI

I- TTK’ ya Göre Sorumluluktan Kurtulma Halleri

Karayolu ile yapılan eşya taşımalarında taşıyıcının eşyanın geç tesliminden doğan sorumluluğundan kurtulabilmesi hususu TTK’nın 780/2.maddesinde düzenlenmiştir. Anılan hükme göre taşıyıcı, gecikmenin gönderen veya gönderilenin fiillerinden veya zorlayıcı nedenden doğduğunu ispatlar ise gecikmeden sorumlu olmayacaktır.

¹¹³ Akıncı, sh.129

¹¹⁴ Akıncı, sh.130; Çoşgun, sh.512; Adıgüzel, sh.101,102

¹¹⁵ Akıncı, sh.130

¹¹⁶ Arkan, sh.49; Çoşgun, sh.512; Aksi görüş için Atabek, sh.187

¹¹⁷ Kaya, sh.249

¹¹⁸ Aydın, sh.31,105

¹¹⁹ Akıncı, sh.32

¹²⁰ Arkan, sh.44,45

Daha öncede belirtildiği üzere TTK da taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bir kusursuz sorumluluk hali, ziya ve hasardan doğan sorumluluğu ise bir kusur sorumluluğu hali olarak düzenlenmiştir. Bu tarz bir düzenleme sistemi doğal olarak taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için ispat etmesi gerekli kurtuluş araçlarının da birbirinden farklı olması sonucunu doğurmaktadır.

TTK m.781/2 uyarınca ziya ve hasar halinde taşıyıcı, eşyanın ziya ve hasara uğramasının kendi kusurundan doğmayan bir sebepten meydana geldiğini¹²¹, eşyadaki ayıbın veya eşyanın niteliğinin bu duruma sebebiyet verdiğini yada gönderen veya gönderilenin eyleminin yada bu şahıslar tarafından verilen talimatın ziya ve hasara neden olduğunu ispatla sorumluluktan kurtulabilmekte iken, gecikme halinde taşıyıcı TTK m.780/2 hükmü gereği gecikmenin gönderenin veya gönderilenin fiillerinden veya bir zorlayıcı nedenden kaynaklandığını ispatla sorumluluktan kurtulabilir.

1. Gönderen veya Gönderilenin Fiilleri

Taşıyıcı kusuru olmasa bile gecikmenin gönderen veya gönderilenin fiillerinden kaynaklandığını ispat etmedikçe sorumluluktan kurtulamayacaktır.

TTK m.780/2’de her ne kadar “gönderen veya gönderilenin fiili” tabiri kullanılmış olsa dahi, bu kavramı dar yorumlamak ve gönderen veya gönderilenin “emir veya talimatlarını” kavram dışına almak doğru değildir. Çünkü gecikme gönderen veya gönderilenin fiillerinden dolayı meydana gelebileceği gibi, emir veya talimatlarından da meydana gelmiş olabilir¹²². Bu nedenle doğru olan kavramı geniş yorumlamak ve gönderen veya gönderilenin talimatlarını da içerecek şekilde uygulama sahası bulmasını sağlamaktır¹²³.

2. Zorlayıcı Neden (Mücbir Sebep)

Zorlayıcı neden, işletme sahibinin önceden öngörmesinin mümkün olmadığı, işletme dışında meydana gelip işletmeyi etkileyen, işletmenin faaliyet alanını tehlikeye sokmayacak nitelikte en yüksek dikkat ve özenle dahi engellenemeyen, bu hali ile genel bir davranış normunun veya borcun ihlaline kaçınılmaz bir şekilde yol açan, karşı konulması imkansız olağanüstü bir olaydır¹²⁴.

¹²¹ Eriş, sh.300; Yargıtay TD. 01.06.1972 tarih ve 1972/2604 E, 1972/2732 K, sayılı kararı, “*davalı taşıyan, iki günlük gecikmeden sorumludur. O halde, salyangozların bu iki günlük gecikmeden bozulmadıklarını, iddia ettikleri gibi esasen bozuk olarak yüklendiğini, yani olayda bir kusurları bulunmadığını ispat etmekle yükümlüdür.*”

¹²² Eriş, sh.229, 300; Yargıtay TD.16.12.1971 tarih ve 1971/5727 E, 1971/7431 K, sayılı kararı, “*Davalı taşıyıcı, gönderilenin malı kabul etmediğini ve keyfiyeti davacı gönderene bildirdiğini ve ondan aldığı talimat üzerine gönderilene teslim etmeyerek gönderilenin dükkanının önüne bıraktığını savunduğuna göre, gönderenin bu emrini ispat etmedikçe aynı yasanın 781/2 maddesi gereğince sorumluluktan kurtulamaz.*”

¹²³ Arkan, sh.136; Atabek, sh.216,217

¹²⁴ Tuhr, A., Borçlar Hukuku-1/2, Ankara 1983, sh.589; Arkan, sh.136; Atabek, sh.207

Zorlayıcı neden, doğal (yıldırım düşmesi, deprem, kasırga); sosyal (savaş, isyan)¹²⁵ yada hukuki (el koyma) bir olaydan ileri gelebilir¹²⁶.

Taşıyıcı gecikmenin zorlayıcı nedenden kaynaklandığını ispat edebilirse sorumluluktan kurtulur.

Burada önemli olan husus, zorlayıcı nedenin taşıyıcının işletmesi ve faaliyet alanına uzak olması ile dışarıdan gelmesi olgusudur.

Bu bağlamda taşıtta meydana gelen eksiklikler veya yetersizlikler zorlayıcı neden olarak nitelendirilemez¹²⁷. Aynı şekilde taşıyıcının kendi çalıştırdığı işçilerin yapmış olduğu grev yasal bir hakkın kullanımı olduğu için Yargıtay uygulamalarına göre zorlayıcı neden değildir¹²⁸. Ancak taşıyıcının iş alanı dışındaki fakat taşıyıcıya etkili grev ile devalüasyon Yargıtay'a göre zorlayıcı neden halleridir¹²⁹.

Zorlayıcı nedenin diğer özelliği meydana gelen olayın kaçınılmaz bir şekilde borcun ihlaline yol açmasıdır. Burada kaçınılmazlık sadece borçlu için değil, son derece masraflı olan önlemleri almış ve tekniğin tüm olanaklarını kullanan kişi içinde geçerlidir¹³⁰.

Bununla birlikte öngörülmezlik unsuru taşıyıcının işletmesine veya faaliyet alanına bağlı tehlikelerin niteliği göz önünde bulundurularak değerlendirilmelidir. Şöyle ki; kış aylarında taşıma yapan bir kimse yolun buzla kaplı olduğunu, yoğun sisi veya asfaltın kayganlığını zorlayıcı neden olarak ileri süremez. Ancak beklenmedik su baskınları, fırtınalar, havanın normal değerlerinin çok çok üzerinde ısınması veya soğuması ve bunlara bağlı doğa olaylarının meydana gelmesi durumunda taşıyıcı zorlayıcı nedene dayanabilir¹³¹.

Zorlayıcı nedenin gecikmeye sebep olduğunun ispat yükü taşıyıcıya aittir.

Ne tür olayların zorlayıcı neden sayılacağı hususu sözleşme ile önceden belirlenebilir¹³². Ancak teknik anlamda zorlayıcı neden sayılmayan hallerin sözleşme ile zorlayıcı neden sayılması TTK m.766 hükmüne aykırılık teşkil eder ve bu nedenle bu tür kayıtlar geçersizdir¹³³.

TTK m.776 uyarınca taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının sorumluluğunu önceden hafifleten veya kaldıran bütün kayıt ve şartlar hükümsüzdür¹³⁴. Her ne kadar BK m.19 ve m.20/1 hükümleri taraflara sözleşme içeriğini özgürce belirleme yetkisi veresede taşıma

¹²⁵ Kendigelen, sh.335,336; Mersin Asliye Ticaret Mahkemesinin 22.04.1994 tarih ve 1992/296 E, 1994/290 K, sayılı kararı, "Yaptırılan bilirkişi incelemesinde taşımanın Yugoslavya da ki iç karışıklık nedeni ile uzadığı nitekim UND bu nedenle o tarihte yeni güzergaha göre taşıma süresinin 9 gün olarak belirlemiştir. Davalının gecikmesi iç savaş yüzünden olmuştur, bunda davalıya, izafe edilebilecek bir kusur yoktur. Soğutma nizamına uygun yapıldığına göre, mücbir sebepten dolayı da taşıyıcıya kusur izafe edilemeyeceğinden taşıyıcının, taşıma akdinin tarafına ve onun halefi olan davacı sigortaya karşı sorumlu olamayacağı..." Karar, Yargıtay 1.HD'sinin 31.10.1994 tarih ve 1994/3911 E, 1994/7988 K, sayılı kararı ile onanmıştır.

¹²⁶ Arkan, sh.137

¹²⁷ Arkan, sh.137

¹²⁸ Eriş, sh.285,286; Yargıtay 19.HD.26.10.1995 Tarih ve 1995/966 E, 1995/8917 K, sayılı kararı "İşçilerin grevi nedeni ile taşımanın gecikmesinde, bu hal mücbir sebep olarak kabul edilemez."

¹²⁹ Zeyneloğlu, sh.138,139, Yargıtay 11.HD, 28.12.1976 gün ve 1976/5616 E, 1976/5693 K, sayılı kararı

¹³⁰ Arkan, sh.138

¹³¹ Atabek, sh.207; Arkan, sh.138,139

¹³² Zeyneloğlu, sh.138; Arkan, sh.139

¹³³ Zeyneloğlu, sh.228; Arkan, sh.139

¹³⁴ Atabek, sh.250

sözleşmelerinde taşıyıcıların sözleşmenin diğer taraflarına göre özellikle ekonomik anlamda daha güçlü olmaları ve bu durumun sonucunda sözleşme dengesinin taşıyıcılar lehine bozulabileceği düşüncesiyle TTK'ya bu madde (776) derc edilmiştir¹³⁵. Bu nedenle taşıma sözleşmelerine taraflar, taşıyıcının yükümlülüklerini hafifleten veya ortadan kaldıran kayıtlar koyamayacakları gibi, ispat yükünü ters çeviren veya tazminat miktarını azaltan şartlara da yer veremezler¹³⁶.

Tarafların bu tür bir kayda yer vermeleri halinde doktrindeki genel görüşe göre sözleşmenin tamamı geçersiz addedilmez, sadece ilgili kaydın geçersizliği söz konusu olur¹³⁷.

Bununla birlikte taşıyıcının sorumluluğu sözleşme ile TTK hükümlerine oranla daha ağır bir hale getirilebilir¹³⁸.

II- CMR' ye Göre Sorumluluktan Kurtulma Halleri

CMR Konvansiyonunun 17.maddesinin 1.fıkrasında taşıyıcının ziya ve hasar ile gecikmeden doğan sorumluluğu düzenlenmiş, maddenin 2. ve 4.fıkralarında ise taşıyıcının sorumluluktan kurtulma sebepleri hüküm altına alınmıştır.

CMR de sorumluluktan kurtulma sebepleri iki farklı şekilde düzenlenmiştir. Konvansiyonun 17/2.maddesinde “genel sorumluluktan kurtulma sebepleri”, 17/4.maddesinde ise “özel sorumluluktan kurtulma sebeplerine” yer verilmiştir.

Konvansiyonda daha önceden de belirtildiği üzere taşıyıcının sorumluluğu belirlenirken ziya ve hasar hali ile gecikme durumu arasında bir ayırım yapılmamış, her iki sorumluluk 17/1.madde de düzenlenmiştir. Maddenin 2.fıkrasında ise ziya ve hasar ile gecikme halinde sorumluluğun bertaraf edilmesine ilişkin sebepler düzenleme altına alınmıştır. Bu fıkrada belirlenen sorumluluktan kurtulma sebepleri hem ziya ve hasar halinde hem de gecikme halinde uygulanacak “genel” nitelikli sebeplerdir.

Bununla birlikte CMR 17/4.maddede “özel” nitelikli sorumluluğun bertarafına ilişkin sebepler düzenlenmiştir. Bu sebepler sadece ziya ve hasar halinde uygulanmaya dönük olup, gecikme halinde uygulanma kabiliyeti bulunmamaktadır. Zaten düzenleme de yer alan bu sebeplerin “kayıp ve hasar” halinde uygulanacağına ilişkin ibare anılan durumu açıkça ortaya koymaktadır¹³⁹.

İki düzenleme arasında bir diğer önemli fark ise ispat hususunda kendini göstermektedir. CMR m.18/1'e göre taşıyıcı ziya, hasar veya gecikmenin 17/2.madde de belirlenen sebeplerden doğduğunu ispat etmek zorundadır. Eşdeyişle bu gibi hallerde taşıyıcı sadece sorumluluktan kurtulma nedenlerinin varlığını ispatla yetinemez, ziya, hasar ve gecikme ile sorumluluğu doğuran olay arasındaki illiyet bağına da ispatla yükümlüdür¹⁴⁰.

Oysa ziya ve hasar halinde 17/4 de düzenlenen özel sebeplere dayanarak sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyıcı sadece bu sebeplerin varlığını ispatla sorumluluktan

¹³⁵ Zeyneoğlu, sh.145; Arkan, sh.104,141

¹³⁶ Arkan, sh.142; Zeyneloğlu, sh.146; Atabek, sh.251

¹³⁷ Arkan, sh.144

¹³⁸ Arkan, sh.145

¹³⁹ Çoşgun, sh.517,518; Kaya, sh. 250; Aydın, sh.56

¹⁴⁰ Arkan (Makale), sh.404

kurtulabilir. Ayrıca illiyet bağının ispatlanması gerekmemektedir. Bu düzenlemenin gerekçesi 18.maddenin 2.fıkrasında hüküm altına alınan karinedir¹⁴¹.

Çalışmamızın içeriği açısından CMR m.17/4 de düzenlenen özel sorumluluktan kurtulma sebepleri inceleme konusu yapılmayacak, sadece 17/2 de düzenlenen genel sorumluluktan kurtulma sebepleri incelenecektir.

CMR m.17/2 uyarınca taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için gecikmenin, kendisine emir ve talimat vermeye yetkili kişinin kusurundan veya bu kişiler tarafından verilen talimattan, eşyadaki ayıptan veya tedbirli bir taşıyıcının dikkat ve özenini göstermesine karşın kaçınmayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir olaydan kaynaklandığını ispat etmesi gerekmektedir¹⁴².

1. Gecikmenin Taşıyıcıya Emir ve Talimat Vermeye Yetkili Kişinin Kusurundan Kaynaklanması

Taşıyıcı, gecikmenin kendisine emir ve talimat vermeye yetkili kişilerin kusurundan kaynaklandığını ispat ederse zarardan sorumlu olmayacaktır.

Taşıyıcıya emir ve talimat verme yetkisine sahip kişilerin kimler olduğu CMR m.12'ye göre belirlenecektir. Buna göre CMR m.12/1 gereği taşıyıcıya ilk olarak emir ve talimat verme yetkisine sahip olan kişi "gönderendir." Aynı maddenin 2.fıkrası uyarınca taşıma senedinin eşya ile birlikte sevk olunan 2.nüshasının gönderilene verildiği anda yada gönderilenin varma yerine ulaşmadan sonra eşyanın ve taşıma senedinin ikinci nüshasının kendisine teslimini istediği anda, taşıyıcıya emir ve talimat verme yetkisi gönderilene geçer¹⁴³.

Taşıyıcı, gecikmenin gönderen veya gönderilenin kusurundan kaynaklandığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabileceği gibi, bu kişilerin yardımcılarının kusuruna dayanarak da sorumluluktan kurtulabilir¹⁴⁴. CMR m.3 gereği gönderen veya gönderilenin yardımcılarının kusuru, bu kişilerin kusuru ile eşdeğerdir¹⁴⁵.

Bununla birlikte doktrinde ağır basan görüşe göre, taşıyıcıya karşı dava hakkına haiz kişilerden birinin açmış olduğu davada taşıyıcı diğerinin kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulabilir. Örneğin taşıyıcıya karşı gönderen dava açmış ise taşıyıcı salt gönderenin kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulma durumunda olmayıp, kendisine karşı davacı vasfı olmayan gönderilenin kusuruna dayanarak da sorumluluktan kurtulabilir¹⁴⁶.

Uygulamada taşıyıcının gönderen veya gönderilen yada bunların yardımcılarının kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulma durumu genellikle gümrük belgelerinin yetersizliği, usulüne uygun olmaması ve bu nedenle teslimin gecikmesi, eşyaların ambalaj ve paketlenmesinde yetersizliğin olması yada eşyanın niteliği hususunda taşıyıcının yeterince bilgilendirilmemesi durumlarında ortaya çıkmaktadır¹⁴⁷.

¹⁴¹ Aydın, sh.57; Kaya, sh.251

¹⁴² Arkan (Sempozyum-2), sh.13; Kaya, sh.251

¹⁴³ Arkan (Sempozyum-2), sh.13

¹⁴⁴ Kaya, sh.251; Aydın, sh.59

¹⁴⁵ Aydın, sh.59

¹⁴⁶ Aydın, sh.57,58

¹⁴⁷ Aydın, sh.60

Bununla birlikte taşıyıcıya emir ve talimat vermeye yetkili kişilerin mutlaka aktif bir hareketi sorumluluktan kurtulmak için aranmamaktadır. Pasif bir hareketin olması da yeterlidir. Eşdeyişle kusur fiili ihmali hareketi de kapsamaktadır¹⁴⁸. Örneğin eşya barut gibi patlayıcı bir maddeden oluşmakta ise gönderen bunu eşyanın ambalajı üzerinde belirtmelidir. Eğer bunu yapmaz ve bu ihmali davranıştan sonra teslimde gecikme yaşanır ise taşıyıcı buna dayanarak sorumluluktan kurtulabilir¹⁴⁹.

Son olarak belirtmek gerekir ki, taşıyıcı eşyanın gönderilen tarafından teslim alınmamasına dayanarak sorumluluktan kurtulamaz¹⁵⁰.

2.Gecikmenin Taşıyıcıya Emir ve Talimat Vermeye Yetkili Kişilerin Talimatından Kaynaklanması

Gecikme, taşıyıcıya emir ve talimat vermeye yetkili yukarıda belirtilen kişilerin talimatından kaynaklanmakta ise bu durumun ispatlanması halinde taşıyıcı zarardan sorumlu tutulmayacaktır. Örneğin gönderen taşıyıcıya gönderilenin veya varış noktasının adresini yanlış vermiş ise taşıyıcı bunu ispatlaması durumunda gecikmeden sorumlu tutulmayacaktır¹⁵¹. Ne var ki, taşıyıcı kendi kusuru ile gönderen veya gönderilenin yada bunların yardımcılarının kendisine yanlış talimat vermelerine neden olmuş ise, bu durumda taşıyıcı hukuka aykırı teslimata dayanarak sorumluluktan kurtulamaz, zarardan sorumludur¹⁵².

Taşıyıcıya verilen talimat yerine getirilebilir olmalıdır. Taşıyıcının normal işlerine ve gönderilen eşyalara zarar verici nitelikte olmamalıdır. Taşıyıcı açıkça kanuna aykırı bir talimatı yerine getirir ise bundan sorumludur. Sorumluluktan kurtulmak için gönderen veya gönderilenin talimatı ile hareket ettiği savına dayanamaz¹⁵³. Ancak taşıyıcı verilen talimatın tehlikelerinden yetkiliyi haberdar etmiş, ancak buna rağmen yetkili ısrar etmiş ise bu halde taşıyıcı zarardan sorumlu olmayacaktır¹⁵⁴.

Taşıyıcının gecikmeye neden olan talimatı sorumluluktan kurtulma sebebi olarak öne sürebilmesi için bu talimatın verildiği anda gönderen veya gönderilenin yada bunların yardımcılarının talimat verme hususunda yetkili olmaları gerekmektedir¹⁵⁵.

Ancak doktrinde bir başka görüş talimat vermeye yetkisi olmayan bir kimsenin daha sonra yetkili hale gelmesi durumunda, taşıyıcının bu talimata dayanarak sorumluluktan kurtulabileceğini savunmaktadır¹⁵⁶.

3.Gecikmenin Eşyanın Ayıbından ve Kusurundan Kaynaklanması

CMR m.17/2 uyarınca taşıyıcı, gecikmenin eşyadaki ayıp ve kusurdan kaynaklandığını ispat ederse gecikmeden doğan zarardan sorumlu olmayacaktır.

¹⁴⁸ Aydın, sh.60; Kaya, sh.252

¹⁴⁹ Arkan, sh.125; Kaya, sh.252

¹⁵⁰ Aydın, sh.60,61; Kaya, sh.252

¹⁵¹ Kaya, sh.253

¹⁵² Kaya, sh.253; Aydın, sh.62

¹⁵³ Kaya, sh.253

¹⁵⁴ Aydın, sh.65

¹⁵⁵ Kaya, sh.253; Aydın, sh.65

¹⁵⁶ Aydın, sh.65

Eşyanın kendi kusuru, eşyanın aynı nitelikte ve benzeri şartlarda üretilen eşyalardan farklı özellikler taşıması durumudur¹⁵⁷. Eşdeyişle eşyada, aynı nitelikte ve özelliklerdeki eşyalara kıyasla bir kusur veya noksanlık bulunması halidir. Eğer gecikme böyle bir durum neticesinde ortaya çıkmış ise, taşıyıcı buna dayanarak sorumluluktan kurtulabilir. Örneğin önceden dondurulmuş bir şekilde ve soğuk hava donanımına sahip bir araçla taşınması gerekli bir eşya tam dondurulmadan araca yüklenmiş ve bu nedenle teslimat gecikmiş ise taşıyıcı eşyanın kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulabilir¹⁵⁸. Aynı şekilde otomobil taşıyan bir aracın, otomobillerin elektrik sistemlerindeki arızalar nedeni ile hasar görmesi ve bu durumun gecikmeye neden olması halinde taşıyıcı eşyanın kendi kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulabilir¹⁵⁹.

4. Gecikmenin Taşıyıcının Kaçınamayacağı ve Sonuçlarını Önleyemeyeceği Bir Olaydan Kaynaklanması

Taşıyıcı gecikmenin kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir olay sonucunda gerçekleştiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur.

Zorlayıcı neden kavramı daha önce açıklanmış idi. Zorlayıcı nedenin önemli unsurları, dışarıdan gelmesi (taşıyıcının işletmesine yabancı olması) ve mutlak surette öngörülmez ve kaçınılmaz nitelikte olmasıdır¹⁶⁰. Oysa gerek doktrinde gerekse de CMR uygulamasında ağır basan görüş “taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği durum”un zorlayıcı nedenden daha geniş bir kavram olduğu yönündedir¹⁶¹. Şöyle ki; taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olayda olayın işletme dışında gerçekleşmesi ve mutlak surette öngörülmez bir nitelik taşıması zorunlu değildir¹⁶². Bir başka ifade ile olayın olağanüstü özellikler göstermesi aranmamaktadır¹⁶³. Bu durumda işletme içi bir olay olarak taşıyıcının işçilerinin yapmış olduğu grev kaçınılmaz ve sonuçları önlenemez bir olaydır¹⁶⁴. Taşıyıcı buna dayanarak sorumluluktan kurtulabilecektir.

Bununla beraber taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için “en üst düzeyde özen göstermesi ve gerekli tedbirleri almış olması” gerekmektedir¹⁶⁵. Fakat söz konusu tedbirlerin alınması taşıyıcıyı ekonomik anlamda yıkıma sürükler nitelikte olmamalıdır¹⁶⁶.

Uygulamada her somut olayın özelliklerine bakılarak, kaçınılmaz ve sonuçları önlenemez olayın değerlendirilmesi yapılmaktadır. Bu bağlamda; özellikle hırsızlık olayı taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran bir sebep olarak değerlendirilmemekte ve yine özellikle İtalya gibi hırsızlık vakalarının sık yaşandığı ülkelerde taşıyıcının üst düzey önlemler alması istenmektedir. Nitekim Yargıtay 11.Hukuk Dairesi 20.04.2000 gün ve 2000/2114 E, 2000/3241 K, sayılı kararında İtalya da gerçekleşen bir hırsızlık olayını taşıyıcının kaçınılmaz ve sonucu önlenemez bir olay olarak ileri süremeyeceğini belirtmiştir. Yine; yangın, trafik sıkışıklığı, havaya bağlı olumsuzluklar, buzlanma, yoğun yağış ve sis, islanma gibi olaylar

¹⁵⁷ Arkan, S., Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımları (Demiryolu), Ankara 1987, sh. 104 ; Kaya, sh.254; Atabek, sh.234; Aydın, sh.65

¹⁵⁸ Kaya, sh.254

¹⁵⁹ Aydın, sh.66

¹⁶⁰ Arkan (Sempozyum-2), sh.14; Kaya, sh.255

¹⁶¹ Arkan (Sempozyum-2), sh.14; Kaya, sh.255; Aydın, sh.69,70

¹⁶² Arkan (Sempozyum-2), sh.14

¹⁶³ Arkan (Makale), sh.411

¹⁶⁴ Aydın, sh.70

¹⁶⁵ Kaya, sh.254; Arkan (Sempozyum-2), sh.14; Aydın, sh.70

¹⁶⁶ Aydın, sh.71

taşıyıcının sorumluluğunu kaldırmamaktadır¹⁶⁷. Bununla birlikte taşıyıcının hava ve yol koşullarına uyararak, dikkatli, çok yavaş süratte ve trafik kurallarına riayet ederek seyrettiği bir anda karşıdan gelen bir aracın virajı alamayarak çarpması neticesinde eşyanın tesliminde gecikme zararlarının ortaya çıkması durumu “kaçınılamayacak ve sonuçları önlenemeyecek bir olay” olarak değerlendirilmiş ve taşıyıcı gecikme zararlarında sorumlu tutulmamıştır¹⁶⁸.

&4. EŞYANIN GEÇ TESLİM EDİLMESİ NEDENİ İLE TAŞIYICININ ÖDEYECEĞİ TAZMİNAT

I- TTK'ya Göre Tazminat

1. Genel Olarak Tazminat ile Zıya ve Hasar Halinde Tazminat

Sorumluluk hukukunun amacı, zarar görenin şahıs ve mal varlığında meydana gelen eksilmeyi, aynen veya nakden gidermek, zarar verici olay sonunda zarar görenin malvarlığında azalmış olan değer yerine, nitelik ve nicelik yönünden eş bir değeri koymaktır.

Bu bağlam da tazminat yükümlülüğü, zarar verenin yerine getirmekle zorunlu olduğu yükümlülüğü, tazminat ise meydana gelen zararı gidermek için gerekli olan edimi ifade eder¹⁶⁹.

Borç, gereği gibi ifa edilse idi alacaklının malvarlığının alacağı durum ile borcun gereği gibi ifa edilmemesi nedeni ile aldığı durum arasındaki farkı ifade eden zarar, müspet zarardır¹⁷⁰. Başka bir ifade ile müspet zarar “fiili zarar” ile “yoksun kalınan kardan” oluşmaktadır¹⁷¹.

Taşıma hukuku alanında yüklenmiş olduğu borcu yerine getiremeyen ve bir önceki bölümde değinilen sorumluluktan kurtulma nedenlerinden yararlanamayan taşıyıcının eşyanın ziya ve hasara uğraması halinde yada geç teslimi nedeni ile doğan zararı tazmin etmesi gerekmektedir¹⁷².

TTK da taşıyıcı tarafından ödenecek tazminatla ilgili hususlar Kanunun 780,785 ve 786.maddelerinde düzenlenmiştir. 780.madde de taşıyıcının eşyanın geç teslimi ile ilgili tazminat yükümlülüğüne, 785 ve 786.maddelerinde ise eşyanın ziya ve hasarı halinde taşıyıcının tazminat yükümlülüğüne yer verilmiştir.

Her ne kadar inceleme konumuz dışında olsa da gecikmenin eşyanın ziya ve hasarına neden olacağı ve bu durumun taşıyıcının TTK m.781 uyarınca sorumluluğunu gerekli kıldığı

¹⁶⁷ Kaya, sh.254, 255

¹⁶⁸ Arkan (Sempozyum-2), sh.15

¹⁶⁹ Seven, sh.180

¹⁷⁰ Eren, sh.223,224; Oğuzman/Öz, sh.323; Yazıcıoğlu, sh.145

¹⁷¹ Arkan, sh.146

¹⁷² Arkan, sh.146; Atabek, sh.262; Zeyneloğlu, sh.257

düşünüldüğünde, ziya ve hasar dolayısıyla taşıyıcının tazminat yükümlülüğüne de değinmemiz yerinde olacaktır.

Kanun ziya ve hasar durumunda taşıyıcının tazminat yükümlülüğünü her bir hal için ayrı esaslar ekseninde düzenlemiştir. Eşyanın ziya halinde ödenecek tazminatla ilgili olarak Kanun “tazminatın eşyanın objektif değerine göre belirlenmesi ilkesini” benimsemiştir¹⁷³. Bu ilkenin çıkış noktası 1861 tarihli Genel Alman Ticaret Kanununun 396/2.maddesi olup, amacı taşıyıcının eşyanın ziya ve hasarı halinde kusuru bulunmasa dahi sorumlu tutulacağı hususu karşısında bir nebze de olsa taşıyıcının çıkarlarını korumak ve taşıma ücretlerinin fahiş düzeyde yükselmesini önlemektir¹⁷⁴.

Buna göre eşyanın ziya halinde taşıyıcının ödeyeceği tazminat kural olarak aynı tür ve nitelikteki eşyanın gönderilene teslim edildiği varış noktasındaki değerine göre belirlenecektir¹⁷⁵.

Bu ilkenin uygulanabilmesi için eşyanın tür ve niteliğinin belirli olması ve varış noktasındaki değer tespiti gereklidir¹⁷⁶. Eşyanın tür ve niteliği belirli değilse TTK m.787’ye göre tazminat belirlenecektir.

Eşyanın değerinin belirlenmesinde kriter alınacak ölçütler; eşya borsasının rayiçleri ve eğer borsa kaydı yoksa piyasa fiyatıdır¹⁷⁷. Eşyanın cari piyasa değeri belli değilse bu durumda değer bilirkişi incelemesi sonucunda saptanacaktır¹⁷⁸.

Eşyanın piyasa değeri taşıma ücreti ve diğer giderleri kapsadığı için ziya nedeni ile ödenemeyecek olan gümrük resmi, taşıma ücreti ve diğer giderlerin tazminattan indirilmesi gerekmektedir.

Bununla birlikte eşyanın ziyaa uğraması durumunda ödenecek tazminat taşıma senedine geçirilmiş veya taşıyıcıya bildirilip onun tarafından kabul edilmiş ise bu durumda belirlenen tazminat uygulanacak yukarıda değinilen ilke TTK m.785/1 gereği uygulanmayacaktır¹⁷⁹.

Eşyanın hasarı halinde ise eşyanın gönderilene teslim edileceği yerde hasardan önceki değeri ile hasardan sonraki değeri arasındaki fark tazminat olarak belirlenecektir¹⁸⁰.

Eşyanın gönderilene teslim edileceği yerdeki değeri borsa rayici ve piyasa değerine göre belirlenecektir¹⁸¹.

Eşyanın kısmen hasara uğraması durumunda ise sadece hasarlı kısmın uğradığı değer kaybı dikkate alınacaktır¹⁸².

¹⁷³ Arkan, sh.147,148

¹⁷⁴ Arkan (Sempozyum-1), sh.116,117

¹⁷⁵ Atabek, sh.266; Arkan, sh.153; Zeyneloğlu, sh.264

¹⁷⁶ Arkan, sh.153

¹⁷⁷ Arkan (Sempozyum-1), sh.114; Arkan, 154,155; Atabek, sh.266; Zeyneloğlu, sh.264

¹⁷⁸ Zeyneloğlu, sh.364

¹⁷⁹ Arkan, sh.153; Atabek, sh.263,269; Zeyneloğlu, sh.263

¹⁸⁰ Arkan, sh.159; Atabek, sh.270

¹⁸¹ Arkan (Sempozyum-1), sh.116

¹⁸² Arkan, sh.169

Eşyanın ziya ve hasarı halinde ödenecek tazminatın eşyanın piyasa değerine ve hasarlı değer ile hasardan önceki değer arasındaki farka göre belirleneceği ve bu değerın sadece para ile ifade edildiği düşünüldüğünde, taşıma hukukunda geçerli olan ilkenin “ nakdi tazmin ilkesi” olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır¹⁸³.

2.Eşyanın Geç Teslimi Nedeni ile Ödenecek Tazminat

Eşyanın taşıyıcı tarafından gönderilene geç teslim edilmesi nedeni ile ödeyeceği tazminata ilişkin hususlar Kanununun 780/1.maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre , eşya 779.maddede belirtilen sürelerden sonra gönderilene ulaşır ise taşıma ücreti gecikilen süre ile orantılı olarak indirilir. Gecikme süresi sözleşme ile belirlenen sürenin¹⁸⁴ iki katını geçerse bu durumda taşıma ücreti tamamen düşer ve taşıyıcı bu yüzden doğan zarar ve ziyadan da sorumlu olur.

Anılan hükme göre taşıma ücretinden indirim yapılması için gecikme olgusunun gerçekleşmiş olması yeterli olup, zararın varlığı aranmamaktadır. Yani zarar olmasa dahi taşıma ücretinde indirim yapılacaktır. Bu durum düzenlemenin hukuki niteliğini “tazminat” kavramında uzaklaştırmakta bir nevi “cezai şart” görünümüne büründürmektedir¹⁸⁵.

Gecikmenin neden olduğu zararın tazmini taşıma ücretinden yapılan indirimden karşılanamıyor ise bu durumda zarar gören ayrıca zararın tazminine dönük bir talep de bulunamayacaktır¹⁸⁶. Zarar gören taşıma ücretinden yapılan indirimle yetinmek zorundadır. Çünkü 780/1’in 2.cümlesinde belirtilen hüküm uyarınca salt taşıma süresinin iki katının aşılması durumunda taşıma ücreti düşecek ve ayrıca taşıyıcı gecikmeden doğan zarardan sorumlu olacaktır. Bununla birlikte kimi durumlarda taşıma ücretinin indirilmesi ile karşılanamayan zararın, haksız fiil hükümlerine göre karşılanması söz konusu olabilmektedir¹⁸⁷.

Gecikme süresi taşıma süresinin iki katını geçerse taşıma ücreti düşer ve taşıyıcı bu yüzden doğan zarar ve ziyanın tazmininden sorumlu olur. Burada amaçlanan zarar, gecikmeden dolayı eşyanın ziya ve hasara uğramasından doğan zarar değil, gecikmenin neden olduğu dolaylı zarardır¹⁸⁸. Örneğin gecikme nedeni ile gönderilenin fazladan ödediği ardiye

¹⁸³ Seven, sh.181; Arkan, sh.159

¹⁸⁴ TTK m.780/1’in ikinci cümlesinde her ne kadar “mukavele ile belli olan müddet” ifadesi kullanılmış olsa da, hükmün salt taşıma süresini sözleşme ile belirlendiği taşımalara değil, sürenin taşıma sözleşmesi ile belirlenmediği ve bu nedenle TTK m.779 uyarınca ticari teamül veya halin icabına göre belirlendiği durumlarda da uygulanması gerekmektedir; Eriş, sh.291,292, Yargıtay 11.HD.03.05.1991 tarih ve 1991/2880 E, 1991/2790 K, sayılı kararı, “dava konusu olayda da, ilk bilirkişi kurulu raporunda belirtildiği veçhile, mutad olarak yedi günde taşınması gereken mal taşıyıcının adamının kusurlu davranışı

sonucu yaklaşık beş ay gibi uzun bir sürede taşındığı sabit bulunduğuna göre, artık davalı taşıyıcının sözleşmede taşıma süresi belli edilmemiş olsa dahi hasar ve ziya dışında taşıtanın bu yüzden uğradığı tüm zararlar da gidermekle yükümlü olduğunu kabul gerekir.”

¹⁸⁵ Eriş, sh.286; Arkan, sh.176; Çoşgun, sh.511

¹⁸⁶ Arkan, sh.176

¹⁸⁷ Arkan, sh.177

¹⁸⁸ Eriş, sh.292, 293; Yargıtay 11.HD.24.2.1994 tarih ve 1994/4367 E, 1994/1458 K, sayılı kararı, “Taşıma geç yapılmış ve ayrıca zarar oluşmuşsa, bu zarardan da taşıyıcı sorumludur. TTK.nın 780/1 maddesi hükmünce taşıma süresinin iki mislini aşması halinde taşıyıcının bu yüzden doğan zarar ve ziyadan da sorumlu olacağı belirtilmiştir. Davacı İtalya da ki alıcının kendisinden 1500 ABD doları tazminatı hesaben aldığı ileri sürdüğüne göre, mahkemece yabancı alıcının gerçekten taşımadaki gecikme nedeni ile zarar uğrayıp uğramadığı ve uğramış ise davacının bu zararı gerçekten ödeyip ödemediği tahkik edilmek ve sonucu çerçevesinde bir karar vermek gerekirken, davacının bu isteminin reddi doğru olmamıştır.”

ücreti veya işçi ücretleri bu tür zararlardandır ve TTK m.780/1,2.cümle uyarınca taşıyıcı tarafından tazmini gerekmektedir¹⁸⁹.

Taşıma ücretinin düşmesi zararın varlığına bağlı değildir. Ancak oluşan zararın tazmini için zararın varlığını ispat yükü davacıya (gönderen veya gönderilene) aittir¹⁹⁰.

Bununla birlikte gecikme eşyanın ziya ve hasarına da neden olabilir. Daha öncede belirtildiği üzere ziya ve hasar durumunda TTK m.781,785 ve 786'da ziya ve hasarın neden kaynaklandığı üzerinde durulmamıştır. Bu durumda gecikme eşyanın ziya ve hasarına neden olmuş ise taşıyıcı ziya ve hasarı düzenleyen hükümler uyarınca sorumlu olacaktır. Aksinin düşünülmesi ziya ve hasara ilişkin anılan hükümleri anlamsız kılacaktır. Bu nedenle gecikmenin eşyanın ziya ve hasarına neden olması durumunda taşıyıcı 780/1'e göre değil 785 veya 786/1-2'ye göre tazminat ödemekle yükümlü olacaktır¹⁹¹.

Gecikmenin taşıma süresinin iki katını aşması halinde ödenecek tazminatın üst sınırı ziya ve hasarın aksine TTK da düzenlenmemiştir. Doktrinde hakim olan görüşe göre gecikme dolayısıyla oluşacak dolaylı malvarlıksal hakların ihlali halinde ödenecek tazminatın eşyanın ziyaa uğraması halinde ödenmesi gereken giderimi aşmaması gerekmektedir¹⁹².

II- CMR'ye göre Tazminat

1. Genel Olarak ve Ziya ve Hasar Halinde Tazminat

Uluslararası niteliği olan kara taşımalarında, eşyanın ziya ve/veya hasara uğraması yada geç teslimi nedeni ile bir zararın doğması durumlarında CMR de belirlenen sorumluluktan kurtulma sebeplerinden yaralanamayan taşıyıcı, meydana gelen zararı tazminle yükümlüdür.

Yabancılık unsuru içeren taşımalarda, eşyanın ziya ve/veya hasarı yada geç teslimi nedeni ile taşıyıcının ödeyeceği tazminatın nasıl belirleneceği CMR'nin 23 ila 29.maddeleri arasında düzenlenmiştir.

Konvansiyonun 23/1,2,3. maddelerinde eşyanın ziyaı, 25.maddesinde hasarı, 23/5.maddesinde ise gecikme durumlarında ödenecek tazminatlara ilişkin esaslar hüküm altına alınmıştır.

Eşyanın ziyaı, hasarı ve geç teslimi nedeni ile ödenecek tazminata ilişkin esaslar birbirine yakın olmakla birlikte, geç teslim nedeni ile ödenecek tazminata dair incelememize geçmeden önce tıpkı TTK da olduğu gibi CMR'de de taşıyıcının geç teslimin eşyanın ziya ve hasarına yol açması halinde ziya ve hasara ilişkin düzenlemelerden sorumlu tutulacağı söz konusu olduğu için öncelikli olarak ziya ve hasara ilişkin tazminat esaslarına yeterli ölçekte değinmek yerinde olacaktır.

CMR m.23/1 ve m.25/2 uyarınca eşyanın kısmen veya tamamen ziyayı veya hasarı durumunda taşıyıcı tazminat ödemek zorundadır. Ödenecek bu tazminat eşyanın taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki değerine göre belirlenecektir.

¹⁸⁹ Atabek, sh.271

¹⁹⁰ Arkan, sh.177

¹⁹¹ Eriş, sh.287; Arkan, sh.177,178; Atabek, sh.271

¹⁹² Arkan, sh.178,179; Akıncı, sh.271,272

23.maddenin 2.fıkrası uyarınca eşyanın değeri, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki borsa fiyatına göre, böyle bir fiyat yoksa geçerli piyasa fiyatlarına göre tespit edilmelidir. Eğer ticaret borsası fiyatı ve geçerli piyasa fiyatı mevcut değilse bu durumda eşyanın değeri aynı cins ve nitelikteki malların normal değerine göre belirlenecektir.

Anlaşılabacağı üzere CMR eşyanın değerini belirlerken objektif ölçütler getirmiştir¹⁹³.

TTK ziya ve hasar halinde taşıyıcının ödeyeceği tazminatı belirlerken “eşyanın varış noktasında ve zamanındaki değerini” esas almış, oysa CMR bu düzenlemeden farklı olarak “eşyanın taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki değerini” tazminatın belirlenmesinde esas kriter olarak kabul etmiştir. Bu düzenleme CMR’nin taşıyıcının sorumluluğunu sınırlayan ve taşıyıcıyı koruyan bir anlayışı benimsediğini göstermektedir¹⁹⁴. Şöyle ki; uluslararası ticaretin temel kuralı eşyanın gönderildiği (varış yeri) yerdeki değerinin gönderilen (kalkış yeri) yerdeki değerine oranla daha yüksek olduğu düzlemine oturmaktadır. Bu nedenle eşyanın değerinin alıcıya teslim edileceği yerdeki değerine göre değil, taşınmak üzere teslim alındığı yerdeki değerine göre belirlenmesi taşıyıcı lehine bir durum yaratmaktadır¹⁹⁵.

Eşyanın değeri, taşınmak için kabul edildiği yerdeki değerine göre belirlenecek, ziya ve hasar halinde taşıyıcı bizzat eşyanın kendisine gelen zararların tazmininden sorumlu olacak, dolaylı (müspet) zararlar (kar mahrumiyeti veya işletmenin işten kalması gibi) taşıyıcıdan talep edilemeyecektir¹⁹⁶. Bu durumun tek istisnası CMR m. 26 - 29 da belirlenen şartların mevcudiyetidir¹⁹⁷.

CMR m.23/4 gereği eşya tamamen ziya ve/veya hasara uğrar ise taşıyıcı taşıma dolayısıyla yapılan taşıma ücreti, gümrük resmi ve diğer giderleri de gönderene veya gönderilene ödemek zorundadır¹⁹⁸. Başarısız bir taşıma gerçekleştiren taşıyıcı taşıma ücretini iade etmeli ve gümrük resmi gibi diğer masrafları karşılamalıdır.

CMR m.23/3 ile taşıyıcının sorumluluğu sınırlandırılmış ve tazminatın eksik brüt ağırlığının kilogramı başına 8.33 Özel Çekme Hakkını (SDR) aşamayacağı esası getirilmiştir¹⁹⁹. Özel çekme hakkı suni bir para birimi olup, Milletlerarası Para Fonunca belirlenen milli paraların sabit oranlar dahilinde katıldıkları sepetin fiyatıdır²⁰⁰. Bu düzenlemenin amacı, taşıyıcın kendisini bu miktara kadar yaptıracağı bir sorumluluk sigortası ile güvence altına alması ve bu şekilde taşıma ücretine eklenecek sigorta priminin ucuzlatılmasıdır²⁰¹.

Bununla birlikte CMR m.24 ve 26 çerçevesinde bu sınırların yükseltilmesi, gönderenin ek taşıma ücreti ödemesi ve eşyanın değerinin taşıma senedine geçirilmesi şartı ile söz konusu olabilmektedir²⁰².

¹⁹³ Akıncı, sh.140; Kaya, sh.261

¹⁹⁴ Akıncı, sh.141

¹⁹⁵ Akıncı, sh.141; Arkan (Makale), sh.413

¹⁹⁶ Akıncı, sh.139; Kaya, sh.263; Aydın, sh.111

¹⁹⁷ Aydın, sh.112; Kaya, sh.263

¹⁹⁸ Arkan (Sempozyum-2), sh.17; Akıncı, sh.159; Kaya, sh.262

¹⁹⁹ Karan, sh.129; Kaya, sh.263; Aydın, sh.112; Arkan (sempozyum-2), sh.18

²⁰⁰ Karan, sh.127

²⁰¹ Karan, sh.129

²⁰² Akıncı, sh.139,147; Arkan, sh.147

CMR m.25 uyarınca taşıyıcının eşyanın hasarı durumunda ödeyeceği tazminatın esası “eşyanın değerindeki düşmeden” ibarettir²⁰³.

Buna göre eşyanın yükleme yerindeki bedeli ile hasar sonrası oluşacak durumuna göre bu yerdeki bedeli arasındaki fark taşıyıcının sorumluluğunu oluşturacaktır²⁰⁴.

CMR m.25 uyarınca eşyanın tamamen hasara uğraması durumunda ödenecek tazminat, tam ziya durumunda ödenecek tazminatı geçemez. Yine kısmi hasar durumunda ödenecek tazminatta o kısmın ziya nedeniyle ödenecek tazminat miktarını geçemez²⁰⁵.

Taşıyıcı tüm bu hususlarla birlikte CMR m.27/1 gereği hak sahibine tazminat öderken ayrıca faiz ödemekle de yükümlüdür²⁰⁶.

Anılan hüküm uyarınca faiz, ödeme isteğinin yazılı olarak taşıyıcıya gönderildiği tarihte başlar. Eğer böyle bir talep yoksa tahakkuk dava tarihi itibarıyla yapılır²⁰⁷.

Bununla birlikte hükümde belirtilen yıllık %5’lik faiz oranı, ülkemiz gibi enflasyon riskinin olduğu ülkelerde yetersiz kalabilmektedir. Ülkemizde özellikle uygulama da karşılaşılan bu tarz sorunların²⁰⁸ giderilmesine dönük en rasyonel çözüm yolu Yargıtay uygulamalarının aksine²⁰⁹ yabancılık unsuru içeren taşımalarda tazminatı SDR üzerinden belirlemek ve buna %5 ‘lik CMR faizi eklenmektedir²¹⁰.

2. Geç Teslim Nedeni İle Ödenecek Tazminat

Geç teslim nedeni ile taşıyıcın ödeyeceği tazminata ilişkin hususlar CMR m.23/5 de düzenlenmiştir. Buna göre geç teslim durumunda gönderen veya gönderilen, geç teslimin malvarlıksal bir zarara sebep verdiğini kanıtlarsa, taşıyıcı taşıma ücretini geçmemek üzere tazminat ödemekle yükümlüdür²¹¹.

Burada söz konusu olan zarar , ziya ve hasardan farklı olarak dolaylı malvarlıksal zararlardır. Hak sahibi davacı taşıyıcıdan gecikmenin neden olduğu kar veya para kaybını taşıma ücretini geçmemek kaydı ile talep edebilecektir²¹².

Taşıyıcının sorumluluğu (ödeyeceği tazminat) taşıma ücreti ile sınırlıdır²¹³. Taşıma ücreti belirlenirken, taşımanın sadece bir bölümü için ödenen ücret değil, tüm taşıma için ödenen ücret esas alınır²¹⁴. Bununla birlikte ziya ve hasar durumundan farklı olarak tazminatın

²⁰³ Akıncı, sh.146

²⁰⁴ Akıncı, sh.146,147

²⁰⁵ Arkan (Sempozyum-2), sh.17; Kaya, sh.264

²⁰⁶ Karan, sh.115

²⁰⁷ Karan, sh.118

²⁰⁸ Yargıtay 11.HD.22.06.1999 tarih ve 1999/695 E, 1999/5683 K, sayılı ve Yargıtay 11.HD.14.12.2000 tarih ve 2000/8197 E, 2000/10061 K, sayılı kararlarının eleştirisi için bkz. Karan, agb., sh.112-141

²⁰⁹ Karan, sh.127, Yargıtay 11.HD.14.12.2000 gün ve 2000/8197 E, 2000/10061 K, sayılı kararı

²¹⁰ Karan, sh.127, 130

²¹¹ Akıncı, sh.143; Aydın, sh.143; Kaya, sh.264; Arkan (Sempozyum-2), sh.18; Çoşgun, sh.517

²¹² Akıncı, sh.143

²¹³ Arkan (Makale), sh.413

²¹⁴ Akıncı, sh.143; Aydın, sh.143; Kaya, sh.264

üst sınırı belirlenirken gümrük vergileri ve taşıma nedeni ile yapılan diğer giderler taşıma ücretine dahil edilmez.²¹⁵

Ancak CMR m.24 uyarınca eşyaya ilişkin fazla bir değer taşıma senedine yazılması yada CMR m.26 uyarınca “özel menfaat beyanının” kararlaştırıldığı durumlarda oluşacak ek taşıma ücreti , geç teslimden kaynaklanan tazminatın üst sınırı kapsamına dahil olacaktır²¹⁶. Bu şekilde bir düzenleme ile yoksun kalınan karın tazminine de olanak sağlanmaktadır²¹⁷.

Gecikmenin eşyanın ziya ve /veya hasarına neden olması durumunda taşıyıcının tazminat yükümlülüğü CMR m.23/5’e göre değil, CMR m.23/1-4’e göre belirlenecektir. Bununla birlikte eşya ziya ve hasara uğrayabileceği gibi, geç teslim nedeni ile gönderen veya gönderilenin müspet zararları da doğmuş olabilir. Bu halde taşıyıcı hem ziya ve hasar dan doğan zararları hem de geç teslimden kaynaklı dolaylı malvarlıksal zararları tazminle yükümlüdür²¹⁸.

CMR’ye göre geç teslim durumunda meydana gelen zararı ispat davacıya aittir.

CMR ve TTK’nın geç teslimden kaynaklı tazminat düzenlemeleri karşılaştırıldığında önemli farklılıkların olduğu görülecektir.

TTK m.780/1 uyarınca taşıma süresinin aşılması durumunda, taşıyıcı taşıma ücretinden gecikme süresi ile orantılı cezai şart niteliğinde bir indirim yapmakla yükümlüdür. Bu düzenleme uyarınca taşıma ücretinden indirim yapılması zarar şartına bağlı değildir. Oysa CMR’de eşyanın geç teslimi nedeni ile taşıyıcının bir tazminat ödemesi için gönderen veya gönderilenin malvarlıksal bir zarara uğraması koşulu bulunmaktadır.

Yine TTK m.780/2 hükmü gereği gecikme süresinin taşıma süresinin iki katını geçmesi durumunda, taşıma ücretinin düşülmesi söz konusu olmakla birlikte, zarar gören bundan kaynaklı diğer kayıplarının da tazminini isteyebilmektedir. Zararın varlığı burada da söz konusu değildir. Bu hükümde diğeri gibi cezai şart niteliğindedir. Oysa CMR sisteminde böyle bir durum söz konusu olmamakla birlikte, gecikme süresi taşıma süresini çok fazla geçmiş olsa bile başkaca zararların tazminine imkan vermemektedir. Bununla birlikte CMR m.29 uyarınca taşıyanın kastı veya kasta eşdeğer kusurunun bulunması halinde taşıyıcı uğranılan tüm zararları tazminle yükümlüdür.

CMR uygulamalarına göre, taraflar TTK m.780 deki düzenlemelere benzer bir cezai şartı sözleşmeye koyarlarsa, bu durumda cezai şart CMR m.41 uyarınca geçersiz sayılacaktır²¹⁹.

²¹⁵ Kaya, sh.264; Aydın, sh.143

²¹⁶ Aydın, sh.144; Kaya, sh.264; Arkan (Sempozyum-2), sh. 18

²¹⁷ Arkan (Makale), sh.412

²¹⁸ Kaya, sh.264

²¹⁹ Akıncı, sh.144,145; Aydın, sh.144

SONUÇ

1956 yılında kabul edilerek yürürlüğe giren 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun taşımaya ilişkin hükümleri Eski Ticaret Kanunundan alınmış ne var ki bu hükümler, motorlu taşıtlarla yapılan taşımacılık ön planda tutularak hazırlanmamıştır.

Giriş bölümünde de belirttiğimiz üzere teknolojinin ve ticaretin hızla geliştiği yeni ve modernizasyonu yüksek ticari sistemlerin her geçen gün arttığı günümüz dünyasında Türk Ticaret Kanununun taşıma hukukuna ilişkin bir çok hükmü modern ticari hayatın ihtiyaçlarını karşılar nitelikte değildir (örn; m768-taşıma senedine ilişkin düzenlemeler veya m.789 da düzenlenen tazminata ilişkin hükümler).

Taşıyıcının sorumluluğu açısından TTK sisteminin içerdiği sorumluluk, gerek “kusur’a” yüklenen ağırlık derecesi, gerekse de “sorumluluktan kurtuluş araçları” bakımından, CMR de yer alan sorumluluk yapısından daha ağırdır. Bu durum hem ziya ve hasar, hem de geç teslim halinde kendini göstermektedir.

TTK uyarınca taşıyıcının ziya ve hasardan doğan sorumluluğu bir “kusur sorumluluğu” hali iken, geç teslimden doğan sorumluluğu bir “kusursuz sorumluluk” halidir. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için, gecikmenin gönderen veya gönderilenin fiillerinden yada zorlayıcı nedenden ileri geldiğini kanıtlaması gerekmektedir. Oysa CMR düzenlemesine göre taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için, gecikmenin taşıyıcıya emir ve talimat vermeye yetkili kişinin kusurundan veya talimattan kaynaklandığını, gecikmeye eşyanın ayıbının veya kusurunun sebebiyet verdiğini yada gecikmenin taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir olaydan kaynaklandığını ispatlaması gerekmektedir.

Hiç kuşku yok ki bu durumun ana sebebi, TTK’nın taşıyıcıya göre ekonomik yönden daha zayıf olarak düşündüğü gönderen veya gönderileni taşıyıcı karşısında koruma amacıdır. Bununla birlikte Kanunun ziya ve hasar sorumluluğu ile geç teslim sorumluluğunu kusur açısından farklı değerlendirmesi ve CMR düzenlemesinin aksine her iki sorumluluk haline ayrı ayrı hükümlerde yer vermesi kanımızca ticaretin gelişim sürecinde uygulamacılar açısından sorunların doğumuna neden olabilecek önemli aksaklıklardır.

Bu nedenle bize göre yapılması gereken taşıma hukukuna ilişkin düzenlemelerin uluslararası düzenlemelerle paralel hale getirilmesi çalışmalarının, iç hukukta yaşanacak sorunlarda dikkate alınarak hızlandırılmasıdır.

CMR netice itibariyle taşıma hukukunun tamamına dönük bir düzenleme sistemi değil, ağırlıklı olarak uluslararası taşımacılık alanında taşıyıcının sorumluluğuna dönük düzenlemeler getiren, sınırlı bir hukuksal yapıdır. Bu nedenle yabancılik unsuru içeren taşımalarda CMR'nin cevaz vermediği durumlarda devreye ulusal düzenlemeler girecektir. Dolayısıyla TTK'nın ve yapılacak yeni düzenlemelerin CMR'ye ve diğer uluslararası mevzuata paralel hale getirilmesi ve uygulamada özellikle Yargıtay'ın oluşturacağı yönlendirici içtihatlar hem yabancı tacirlerin ülkemize dönük iş taleplerini hızlandırıp ticaretin gelişimini sağlayacak hem de yaşanacak sorunların çözüm yollarını kolaylaştıracaktır.

Bununla birlikte geç teslimin eşyanın ziya ve hasarına neden olduğu durumlarda taşıyıcının her iki sisteme göre de geç teslimine ilişkin hükümlerden değil, ziya ve hasara ilişkin hükümlerden sorumlu tutulması kanımızca TTK'nın olumlu yönlerinden biridir.

KAYNAKÇA

ADIGÜZEL Burak,*Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu*,

İstanbul

2003

AKINCI Ziya,*Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*,

Ankara

1999

ARKAN Sabih,*Demiryoluyla Yapılan Uluslar arası Eşya Taşımaları (Arkan-Demiryolu)*,

Ankara

1987

ARKAN Sabih,*"Eşyanın Karayolu ile Uluslar arası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerine Bir İnceleme (Arkan-Sempozyum-2)", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul*,

Ankara

1984

ARKAN Sabih,*Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*,

Ankara

1982

ARKAN Sabih,*Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (Arkan-Makale)", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Aralık 1979, Cilt X, Sayı-2,*

Ankara

1979

ARKAN Sabih,*"Karayolu ile Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu(Arkan-Sempozyum-1)", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-27 Ocak 1984 Maçka-İstanbul,*

Ankara

1984

ATABEK Reşat,*Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku hariç),*

İstanbul

1960

AYDIN Alihan, *CMR'ye Göre Taşıyanın Zıya Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu,*

İstanbul

2002

CAN Mertol, *Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi,*

Ankara

1998

ÇAĞA Tahir,*Deniz Ticaret Hukuku II, Navlun Sözleşmesi,*

İstanbul

1995

EREN Fikret, *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler Cilt III,*

Ankara

1991

ERİŞ Gönen, *Açıklamalı-İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku,*

Ankara

1996

FRANKO Nisim, *Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti,*

Ankara

1992

KARAMAN Ç. Özlem, *Kara ve Deniz Yolu ile Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", Prof.Dr.Fahiman TEKİL'in Anısına Armağan,*

İstanbul

2003

KARAN Hakan, "Yargıtay'ın CMR'nin 27/1.Maddesinde Öngörülen Faiz ile İlgili Yaklaşımının Eleştirisi", Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu,

Ankara

2001

KAYA Arslan, "Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II)", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Prof.Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu'na Armağan, Cilt LVI, Sayı:1-4, Yıl:1998,

İstanbul

1999

KENDİGELEN Abuzer, Hukuki Mütalaalar (Mahkeme Kararları ile Birlikte), Cilt I, Taşıma ve Sigorta Hukuku,

İstanbul

2001

OĞUZMAN Kemal-ÖZ Turgut, Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Üçüncü Bası,

İstanbul

2000

SEVEN Vural, Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu,

Ankara

2003

TANDOĞAN Haluk, Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri, Cilt II,

Ankara

1987

TEOMAN Ömer, Yaşayan Ticaret Hukuku, Cilt I: Hukuki Mütalaalar, Kitap 4:1982-1983,

İstanbul

1995

ÜLGEN Hüseyin, "Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Karayolu ile yolcu ve Bagaj Taşıma", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul

- 1985 Ankara
ÜLGEN Hüseyin, *Hava Taşıma Sözleşmesi*,
1987 Ankara
- VON TUHR Andreas**, *Borçlar Hukuku 1-2 (Çeviren: EDEGE Cevat)*,
1983 Ankara
- YAZICIOĞLU Emine**, *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*,
2000 İstanbul
- YILMAZ Ejder**, *Hukuk Sözlüğü*,
1992 Ankara
- ZEYNELOĞLU Ahmet**, *Taşıma Hukuku*,
1993 Ankara