

EŞYA TAŞIMA HUKUKUNDA HASAR, ZIYA VE GECİKMEDEN DOĞAN BİLDİRİM SÜRELERİ

*Notification Period Caused by Damage,
Loss and Delay According to the Law of Transportation*

Merve UYAROĞLU*

ÖZET

Bu çalışma altı bölümden oluşmaktadır. Çalışmamızın ilk bölümünde taşıma hukuku kapsamında bildirim kavramının hukuki niteliğine değinilerek hasar ziya ve gecikme kavramları açıklanmıştır. Ardından sırasıyla kara taşıma hukuku, hava taşıma hukuku, deniz taşıma hukuku, demiryolu ile taşıma hukuku ve multimodal taşıma hukuku; ulusal ve uluslararası mevzuat kapsamında ayrı ayrı değerlendirilmiştir. Çalışma boyunca görüleceği üzere ulusal mevzuatta düzenlenen bildirim süreleri uluslararası konvansiyonlarla belirlenen süreler birbiriyle örtüşmektedir. Şüphesiz bu durum taşıma hukuku pratiğini açık ve belirgin kılmaktadır. Meydana gelen bir zarardan dolayı hak sahibinin taşıyıcıya süresinde bildirimde bulunmaması, tüm taşıma sistemleri yönünden taşıyıcının eşyayı sözleşmeye uygun olarak taşıdığına karine oluşturmaktadır. Öte yandan taşıtan veya eşya üzerinde hak sahibi olan göndericinin süresinde bildirim yapma külfetinin yanında eşyanın hasar, ziya ve gecikmeden dolayı zarara uğradığı hallerde ispat hukuku açısından birtakım tedbirler alması elzemdir. Çalışmamızda sadece eşya taşıma hukukundan doğan bildirim sürelerine yer verilmiştir. Bu kapsamda zamanaşımı ve hak düşürücü süre yönünden belirlenen süreler konumuz dışında kaldığından bunlara çalışmamızda yer verilmemiştir.

Anahtar Kelimeler : Hasar, ziya, gecikme, bildirim, taşıma.

ABSTRACT

This study consist of six chapters. In the first part of our study, the legal nature of the concept of notification within the scope of transportation law is mentioned. Then, respectively, land transportation law, air transportation law, maritime transportation law, rail transportation and multimodal transportation law; evaluated separately within the scope of national and international legislation. As can be seen throughout the study, the notification periods regulated in the national legislation coincide with the periods determined by the international conventions. Undoubtedly, this situation makes the practice of transport law clear and distinct. Failure of the right holder to notify the carrier in due time for a damage; It constitutes the presumption that the carrier carries the goods in accordance with the contract in terms of all transportation systems. In our study, only the notification periods arising from the law of transportation of goods are included. Therefore, the statute of limitations and period of prescription are out of our scope.

Keywords: Damage, loss, delay, notification, transportation.

➤ Bu makale Etik Kurul İznine tabi değildir/This article is not subject to Ethics Committee Permission.

➤ Makale Geliş Tarihi/Article Received Date: 15.08.2022

➤ Yayın Kurulu Kabul Tarihi/Editorial Board Acceptance Date: 13.06.2023

* Serbest Avukat, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Özel Hukuk Yüksek Lisans Öğrencisi, avukat.merveuyaroglu@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0001-5497-1230>.

GİRİŞ

Taşıma sürecinde eşyanın hasara uğraması, zıyaı veya gecikmesinden ötürü meydana gelebilecek zararlardan dolayı hak sahibine ulusal ve uluslararası mevzuatta süreye bağlı olarak dava hakkı tanınmıştır. Taşımadan doğan zararın tazmin edilebilmesinin süreye bağlanmış olması, hukukun belirlilik ilkesine hizmet etmektedir. Zira bildirim süreleri ile hak sahibine yüklenen külfet sayesinde taşıma konusu eşya vakit kaybetmeksizin incelenmekte, eşyanın incelenmesi sürüncemede bırakılmamaktadır. Hak sahibi böylece eşyada zarar meydana geldiyse zararın ne sebepten kaynaklandığını deliller kaybolmadan tespit etme imkanına kavuşmaktadır. Öte yandan taşıyıcı, bu süreler zarfında kendisine bildirim yapılmadığı takdirde eşyayı tam teslim ettiği kabul edileceğinden avantajlı konumda olacaktır. Bildirimin süreye bağlanmış olması taşıyıcının taşıma işlevini daimi bir tazminat tehdidi altında yerine getirmesinin de önüne geçmektedir. Tüm taşıma sistemleri itibariyle hak sahibine benzer külfetlerin getirilmesi taşıma hukukunun belli disiplin altında yürütmesine hizmet etmektedir.

Çalışmamızda salt hasar, zıya ve gecikmeden doğan bildirim süreleri yönünden incelenecek olup ulusal ve uluslararası kanunlarda belirlenen zamanasını süreleri ve hak düşürücü sürelere değinilmeyecektir.

I. BİLDİRİM SÜRESİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ VE HASAR, ZIYA, TESLİM KAVRAMLARININ AÇIKLANMASI

A. HASAR, ZIYA VE TESLİM KAVRAMI

Hasar kavramı eşyanın değerini sürekli olarak etkileyen kötüleşme halidir¹. Örneğin bir tır çamaşır makinesinin taşınma esnasında hatalı istifleme sebebiyle çamaşır makinelerinin kapağının kırılması veya gövdesinin yamulması halinde hasar söz konusudur. Bir grup eşyanın bir kısmında meydana gelen hasar, artık yüke konu tüm eşyanın değerini etkiliyorsa bu sefer tam hasar hali söz konusu olur².

Zıya ise; taşıyıcının taşınmak üzere teslim aldığı eşyayı telef etmesi veya kaybetmesi sebebiyle teslim edememesi halini açıklamaktadır³. Yük tamamen veya kısmen zayi olabilir⁴. Kısmen zıya ise taşıyıcının yükü eksik teslim etmesidir. üç konteyner çilek taşımada gerekli ısı sağlanmadığı için emtianın bozulması hali zıyaya örnektir.

¹ Ülgen, “Hava Taşıma Sözleşmesi”, s. 181.

² Sözer, “Türk Hukukunda Ve Uluslararası Hukukta Havayolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi”, s.210.

³ Hüseyin Ülgen, “Hava Taşıma Sözleşmesi”, İstanbul, 1987, s.179.

⁴ Bülent Sözer, “Türk Hukukunda Ve Uluslararası Hukukta Havayolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi”, Vedat yayıncılık, 2. Baskı, İstanbul, 2009, s.210.

Taşıma hukukunda taşıyıcının sorumluluğu eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınmasıyla başlamaktadır. Eş deyişle taşıyıcı taşımak üzere teslim aldığı eşyanın zilyedi konumundadır⁵. Türk Medeni Kanunu⁶ m. 973 düzenlemesine göre “şey” üzerindeki fiili hakimiyet zilyetliği oluşturur. Taşıma hukukunda taşıyıcı, taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturan eşyayı başka bir taşıyıcıya taşıtabilir. Taşıyıcının ifa yardımcısı kullanması meydana gelen hasar veya zıyadan sorumlu tutulmasını engellemez. Şu halde taşıyıcının eşyaya dolaylı ya da doğrudan zilyet olmasının sorumluluk açısından bir önemi yoktur⁷. Şüphesiz gönderen veya taşıtanın yükü araca yükleme ve istiflemesi söz konusu ise taşıyıcının sorumluluğunun başlangıcının tayini yükleme ve istiflemenin sona ermesiyle yapılabacaktır⁸.

Taşıyıcının taşıma borcunu yerine getirerek eşyayı teslim almaya yetkili kişiye devretmesi eşyanın teslimini oluşturur⁹. Dolayısıyla zilyetliği devir ilişkisi sinallagmatik bir hukuki işlem olduğundan yetkili kişiye teslim etmeksizin salt eşyayı kapıya bırakmakla zilyetliği devir işlemi gerçekleşse de teslim etme gerçekleşmez¹⁰. Eşyanın teslim edilme anı yükün boşaltılmasını üstlenen kişiye göre belirlenecektir. Buna göre yükün boşaltılmasını taşıyıcı üstlenmişse boşaltmayı takiben; hak sahibi üstlenmişse bu sefer hak sahibinin yükü boşaltılmasıyla teslim edilme gerçekleşecektir¹¹.

B. BİLDİRİM KAVRAMI VE HUKUKİ NİTELİĞİ

Taşıma hukukunda bildirim; taşıyıcıya taşımayı üstlendiği eşyada meydana gelen nitelik eksikliğine dair hak sahibince açıklamada bulunulmasına yarayan bir hukuki kurumdur¹². Terminoloji yönünden ulusal mevzuatımızda bildirim yerine ihbar kelimesinin kullanıldığı da görülmektedir¹³. Bildirim ile murat

⁵ Kübra Yetiş Şamlı, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar Ve Geç Teslimden Sorumluluğu”, İstanbul, Oniki Levha Yayıncılık, 2013, s. 46.

⁶ Türk Medeni Kanunu, Kanun Numarası: 4721, Kabul Tarihi: 22.11.2001, RG, T. 08.12.2001, S. 24607.

⁷ Arslan Kaya, “Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşmemde (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları(II)”, İÜHF, 1998, c. 56, S. 1-4, s. 241.

⁸ Aksoy Yavaş, “Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk”, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2016, s. 76.

⁹ Yetiş Şamlı, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar Ve Geç Teslimden Sorumluluğu”, s. 53.

¹⁰ Sabih Arkan, “Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu”, Ankara, Türkiye İş Bankası Tesisi, 1982, s. 55;

¹¹ Yetiş Şamlı, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar Ve Geç Teslimden Sorumluluğu”, s. 54-55.

¹² Kübra Yıldız, “Satış Sözleşmesinde Ayıp Bildirimi” 12 Levha Yayıncılık, 1. Bası, 2020, s.7.

¹³ Türk Borçlar Kanunu’nda bildirim kelimesi tercih edilmişken; Türk Ticaret Kanunu’nda



edilen karşı tarafa bilgi vermek, beyanda bulunmaktır. Eşya taşıma hukuku bağlamında hak sahibi, uğradığı zarardan ötürü taşıyıcıya bildirimde bulunmaz ise ilerleyen bölümlerde değinileceği üzere dava hakkını kaybedebilecektir. Şu halde bildirim, hak sahibinin zararını tazmin edebilmesi için izlemesi gereken prosedürün ilk maddesini oluşturmaktadır. Öte yandan eşyanın niteliğinde bir kayıp meydana gelip gelmediğine ilişkin taşıyıcı, hak sahibini bildirimde bulunması için zorlayamaz. Dolayısıyla hak sahibinin yapacağı bildirim külfet niteliğindedir¹⁴.

Bildirim ne zaman sonuç doğuracağı hususu yeri geldikçe her bir taşıma yolu açısından ayrı ayrı irdelenecektir. Bildirim süreleri, taşıyıcıyı daimi tazminat tehdidi altında bırakmaması yönüyle taşıyıcı lehine sorumluluktan kurtulma karinesi teşkil etmektedir. Öte yandan taşıyıcının eşyayı uygun surette taşımadığı durumda ise hasar ve zıyanın ispatı yönünden belirlenmiş kısa bildirim süreleri ispat vasıtalarının zayıflamasının önüne geçerek gönderen/gönderilenin korunmasına hizmet etmektedir¹⁵.

II. KARA TAŞIMA HUKUKUNDA BİLDİRİM SÜRELERİ

A. Türk Ticaret Kanunu Kapsamında Karayolu ile Taşıma Hukukunda Bildirim Süreleri

Kara taşıma hukuku mevzuatımızda Türk Ticaret Kanunu¹⁶ dördüncü kitap, ikinci kısım, m. 850- m. 930 maddeleri arasında düzenlenmiştir. Bu başlık altında konumuz itibariyle TTK m. 889 düzenlemesi ele alınacaktır.

TTK m. 889/1 düzenlemesine göre eşyanın zıyaı veya hasara uğradığı açıkça tespit edilebiliyorsa; gönderen veya gönderilen söz konusu zıya veya hasarı en geç teslim anında taşıyıcıya bildirmekle mükelleftir. Yine eşyanın teslimi her zaman ani edimli olarak gerçekleşmemektedir. Yükün varma yerinde boşaltılması belli bir süreci kapsadığından bildirim de en geç bu sürecin sonunda yapılabileceğinin kabulü gerekir¹⁷. Zira TTK m. 889/1 son cümlesinde

bildirim ve ihbar kelimeleri birlikte kullanılmıştır. Hukuk Muhakemeleri Kanunu 'nda ise ihbar kelimesi tercih edilmiştir.

¹⁴ Haluk Tandoğan, “Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri” Cilt I, 6. Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2008, s. 176; Aydın Zevkliler/ K. Emre Gökyayla, Borçlar Hukuku-Özel Borç İlişkileri, 18. Bası, Ankara, Turhan Kitabevi, 2018, s. 124; Saibe Oktay Özdemir, “Ticari Satış Sözleşmesinde Ayıp Kavramı”, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan, C. I, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2007, s. 57; İpek Yücer Aktürk, “Satım ve Eser Sözleşmelerinde Gözden Geçirme ve Bildirim Külfetleri, Ankara, Yetkin Yayıncılık, 2012, s. 72.

¹⁵ Burak Adıgüzel, “Karayolu ile Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu” 2. Baskı, Ankara, Adalet Yayınevi, 2012, s.29.

¹⁶ Türk Ticaret Kanunu, Kanun Numarası: 6102, Kabul Tarihi: 13.01.2011, RG, T.14.02.2011, S. 27846.

¹⁷ Dursun Al, “Eşya Taşıma Hukukunda Süreler”, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2020, s.47.

zıya ve hasara dayalı olarak yapılacak bildirim yeterince açık ve anlaşılır olması gerektiği hüküm altına alınmıştır. Dolayısıyla teslim anının boşaltma sürecini de kapsamı yapılacak bildirim kapsamı açısından elzemdir. TTK m. 889/5 uyarınca teslim sırasında yapılacak bildirim teslim edene yapılması yeterlidir. Öte yandan taşıyıcı şirketin yetkilisine, taşıyıcının yardımcılara da bildirim yapılması mümkündür¹⁸. Süresi içinde bildirim yapılmadığı halde veya süreye uyulmadığı takdirde taşıyıcının eşyayı uygun olarak teslim ettiği karinesi gündeme gelecektir. Ancak bu karine zıya ve hasardan doğan dava ve talep hakkının düşmesine neden olmaz¹⁹.

TTK m. 889/2 düzenlemesi ise zıya ve hasarın açıkça belli olmadığı ve ancak detaylı inceleme ile ortaya çıkarılabileceği hallerde bildirim eşyanın tesliminden itibaren yedi gün içinde yapılmasını aksi halde taşıyıcının tam teslim karinesinden yararlanacağını hüküm altına almıştır. Bildirimin süresinde yapılıp yapılmadığını gönderen veya gönderilen ispat edecektir. TTK m. 889/4 uyarınca teslimden sonra yapılacak bildirim yazılı olmalıdır. Düzenlemede bildirim ne şekilde yapılacağı ve bildirim varma anı öngörülmemiştir. Şu halde bildirim TTK m. 21/3²⁰ uyarınca yapılması ispat kolaylığı açısından yerinde olacaktır²¹. TTK m. 889/4-c.2’de bildirim telekomünikasyon yoluyla da yapılabileceği düzenlenmiştir. Bize göre bu hüküm hatalı ve maddenin ruhuna uygun değildir. Zira bildirim; telekomünikasyon aracı ile yapılsa bile yazılılık şartı yerine getirilmek zorundadır. Dolayısıyla telefon araması ile bildirim yapılamayacağından düzenlemenin uygulama alanı lafzı itibarıyla oldukça geniştir. Ayrıca bazı yabancı ülkelerde telefon sim kart hattı için abonelik kaydı oluşturma gerekliliği bulunmamakta ve temin edilen hat, hemen kullanıma açılmaktadır. Böyle bir ülkeye yapılan taşımadan kaynaklı hasar, zıya veya gecikmeden ötürü hak sahibinin örneğin whatsapp uygulaması üzerinden bildirimde bulunması her ne kadar yazılılık koşulunu taşısa da bildirim yetkili kişiye karşı yerine getirildiğinin ispatı oldukça güç olacaktır.

TTK m. 889/3 düzenlemesi uyarınca eşyanın süresinde teslim edilmemesi halinde, gönderilenin teslim edilmesi gereken tarihten itibaren yirmi bir gün içinde taşıyıcıya teslim süresinin aşıldığına ilişkin bildirimde bulunması gere-

¹⁸ Gönen Eriş, “Açıklamalı-Gereççeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku”, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2015, s.825.

¹⁹ Türkay Özdemir, “Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu”, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006, s.295.

²⁰ TTK m. 21/3 “Telefonla, telgrafla, herhangi bir iletişim veya bilişim aracıyla veya diğer bir teknik araçla ya da sözlü olarak kurulan sözleşmelerle yapılan açıklamaların içeriğini doğrulayan bir yazıyı alan kişi, bunu aldığı tarihten itibaren sekiz gün içinde itirazda bulunmamışsa, söz konusu teyit mektubunun yapılan sözleşmeye veya açıklamalara uygun olduğunu kabul etmiş sayılır.”

²¹ Eriş, “Açıklamalı-Gereççeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku”, s.824.

kir. Bu süre içinde bildirim yapılmaması gönderilenin gecikmeden doğan haklarını kullanmasını engelleyecektir. Eşya hiç teslim edilmezse artık gecikmeye dair hükümler değil tam zıya haline ilişkin hükümler uygulanacaktır²². Tam zıya halinde bildirimde gerek yoktur.

Anılan süreler taşıyıcıyı koruma amacı güttüğünden TTK m. 854 uyarınca taşıyıcı aleyhine kısaltılamaz²³. Görüldüğü üzere bildirim; süresinde, zıya ve hasardan sorumlu kişiye yapılması; yazılılık şekil şartının ve bildirim için kullanılan iletişim aracının ispatı açık ve kolay kılmasına özen gösterilmesi, taşıyıcıya yöneltilecek taleplerin sıhhati açısından dikkat edilmesi gerekli esaslı unsurlardır.

B. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) Konvansiyonu Kapsamında Bildirim Süreleri

1956 tarihli CMR Konvansiyonu²⁴ bugün 58 ülkenin taraf olduğu²⁵ uluslararası kara taşıma hukuku uygulamalarını büyük ölçekte yeknesaklaştırmasıyla hukuki güven ve belirliliğe katkı sağlamaktadır²⁶. Bir önceki başlıkta incelediğimiz TTK Taşıma İşleri kitabının düzenlenmesinde büyük etkisi bulunan Konvansiyonun²⁷, Yargıtay pratiği oldukça fazladır. CMR Konvansiyonu kısaca şu şartlarda uygulama alanı bulmaktadır²⁸:

- Uluslararası taşıma sözleşmesinin varlığı,
- taşıma sözleşmesinin taraflarından birinin CMR'ye taraf olması,
- taşıma sözleşmesiyle eşya taşınması
- karayolunda kullanılan bir eşya taşıma aracıyla taşınması olarak özetlenebilir.

²² TTK m. 874/1 "Eşya, taşıma süresini izleyen yirmi gün içinde teslim edilmezse, hak sahibi ona zayi olmuş gözüyle bakabilir. Sınır ötesi taşımalarda bu süre otuz gündür.

²³ TTK m. 854 "Kanunun, taşıyıcıya, taşıma işleri komisyoncusuna ve faaliyetleri Devlet iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği sorumlulukların, önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersizdir. Bu hükümlerin, işletme tüzüklerinde, genel işlem şartlarında, biletlerde, tarifelerde veya benzer diğer belgelerde öngörülmüş olmaları hâlinde de hüküm aynıdır.

²⁴ Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), Konvansiyonun orijinal metinlerinden İngilizce metni için bkz: (Çevrimiçi) <https://www.jus.uio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956/doc.html> ET: 10.04.2022, Onaylama Kararnamesi, RG, T. 04.01.1995, S. 22161.

²⁵ https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&clang=_en (Çevrimiçi), E.T. 10.04.2022

²⁶ Arkan, "Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu", s.8; Alihan Aydın, "CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", İstanbul, Beta Yayınevi, 2002, s. 22.

²⁷ TTK gerekçesi metn için bkz: (Çevrimiçi) <https://www.muglabarosu.org.tr/Upload/files/pdf/TTK%20Madde%20Gerek%C3%A7leri.pdf> E.T. 10.04.2022.

²⁸ Muktedir Lale, "CMR Konvansiyonu'nun Uygulama Alanı", Terazi Hukuk Dergisi, C. 5, S.51, Kasım-2010, s. 63-72.

CMR m. 30 ile bildirim süreleri düzenlenmiştir. Buna göre gönderilen, teslim anında eşyanın açıkça hasar veya zıyaa uğradığını tespit edebiliyorsa teslimle birlikte hasar ve zıyayı taşıyıcıya bildirmelidir. CMR m.30/1'e göre yükün durum kontrolünü taşıyıcı ve gönderilen birlikte yapmalıdır. Yükte hasar veya zıya olması halinde teslim anında tarafların tutanağı birlikte tanzim ederek imza altına alması bildirim süresine uyulduğunu ispat edecektir²⁹. CMR m. 30/5 yükün teslim anında durum kontrolünün yapılması esnasında gönderilen ve taşıyıcının makul kolaylığı birbirine göstermesi gerektiğini düzenlemiştir. Teslim sırasında hasar ve zıya açıkça tespit ediliyor ancak taşıyıcının tutanağı imzadan kaçınması halinde zararın ispatı açısından bağımsız bir ekspertiz şirketi aracılığı eşliğinde, resmi makamların gözetiminde yahut teknolojik imkanlar vasıtasıyla yükün boşaltma anının kayıt altına alınması gönderilenin ispat külfeti açısından önem taşıyacaktır.

Gönderilen, yükte hasar ve zıya olduğu hallerde bildirim külfetini usulüne uygun olarak yerine getirdiği takdirde ispat yükü taşıyıcı aleyhine yer değiştirir. Artık yükün sözleşmeye uygun olarak teslim edildiğinin ispatı taşıyıcıya ait olur³⁰.

Gönderilen, yükteki hasar ve zıyayı belli bir inceleme ile zarar tespit edilebiliyorsa taşıyıcıya yedi gün içinde hasar ve zıyayı bildirmelidir. Aksi halde yükün sevk mektubunda yazıldığı gibi teslim alındığı kabul edilir. CMR m.30/2'ye göre yedi günlük sürenin hesabında pazar ve resmî tatil günleri dikkate alınmaz.

CMR m. 30/3 gönderilene, yükün geç teslim edilmesi sebebiyle istenecek tazminat için yirmi bir günlük süre içinde yazılı bildirim külfeti yüklemiştir. Geç teslimden doğan bildirim süresinin hesabında hasar ve zıyadan doğan bildirim aksine pazar ve resmi tatil günleri süre hesabında dikkate alınacaktır. Yükün taşıma süresinin veya teslim tarihinin CMR m. 6/2-f doğrultusunda sevk mektubuna derç edilmesi geçerlilik şartı değildir. Ancak sevk mektubunda teslim süresinin yer alması şüphesiz geç teslimden doğan zararın ispatını kolaylaştırır. Yükün teslim tarihinin sevk mektubunda yer alan diğer kayıtlar-

²⁹ Yargıtay 11. HD, E. 2016/3487, K. 2017/5340, T. 16.10.2017 “Somut olayda, davacı, taşınan emtianın gönderilene teslimi esnasında emtianın hasarlandığına ilişkin tutanak tutulduğunu, bu tutanağın taşımayı yapan aracın sürücüsü tarafından da imzalandığını iddia etmiş ve üzerinde “24 Karton Defekt 07.08.2014” meşruhatı bulunan ... imzalı tutanağı sunmuştur. Bu durumda, mahkemece hasar tutanağını imzalayan ...'ın kim olduğunun araştırılması, dava konusu taşınanın gerçekleştirildiği aracın sürücüsü olduğunun tespiti halinde davalının hasardan sorumlu olduğunun kabulü ile tarafların sunduğu deliller değerlendirilerek hasar miktarının tayini gerekirken tutanakta imzası bulunan ...'ın kimliği hakkında bir araştırma yapılmaksızın eksik incelemeye dayalı yazılı şekilde hüküm tesisi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir.” (Yargıtay Karar Arama E.T. 10.04.2022)

³⁰ Demet Yürük Yeniocak, “CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması”, Seçkin Yayıncılık 1. Bası, 2019, s.167.



dan anlaşılabilmesi halinde ticari teamülün nasıl işlediğine bakılır³¹. Örneğin uluslararası karayollarında izin verilen sürüş saatleri, hava koşulları, gümrük bekleme süreleri, gönderen tarafından verilen talimat, aracın türü gibi birçok etken makul taşıma süresini tespit için ölçüt olarak kullanılmaktadır³². CMR m. 19 düzenlemesiyle de gayretli bir taşımacının ihtiyacı olan süreyi aşan hal varsa taşımada gecikmenin gerçekleştiği kabul edilmiştir.

CMR m. 30/4 uyarınca hem hasar ve zıyadan hem de gecikmeden kaynaklı bildirim süre hesabında teslim, kontrol ve yükün alıcıya verildiği tarihlerin dikkate alınmayacağını düzenlemiştir.

III. HAVA TAŞIMA HUKUKU KAPSAMINDA BİLDİRİM SÜRELERİ

A. Genel Olarak

Havayolu ile taşıma düzenlemeleri mevzuatımızda 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu³³ (TSHK) 'nda yer almaktadır. TSHK m. 106 uyarınca bu kanunda hüküm bulunmayan hallerde Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler, uluslararası sözleşmelerde de hüküm yoksa TTK hükümleri uygulanır.

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu³⁴ (MK), 137 ülkenin taraf³⁵ olduğu, hava taşıma hukukunu yeknesaklaştırma amacı güden Varşova Konvansiyonu'nun tadil edilmiş güncel versiyonudur³⁶. MK m.1/2 uyarınca bu konvansiyonun uygulanabilmesi için hava taşıma aracının hareket ülkesi ve varma ülkesinin konvansiyona taraf olması gerekmektedir. Konvansiyona taraf ülkeler, taraf olmayan üçüncü bir ülke içinde hava taşıma aracının durmasını kararlaştırmışsa yine konvansiyon hükümleri uygulanacaktır. Şu halde sözleşmeye taraf ülkeler arasında, hava aracı ile yapılacak bagaj, yük, yolcu taşımaları için taşıma sözleşmesinin ücreti içerir şekilde düzenlenmesi halinde Montreal hükümleri uygulanır.

B. Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Montreal Konvansiyonu Kapsamında Bildirim Süreleri

TSHK m. 128 hasar ihbarı başlığı altında bildirim süreleri düzenlenmiştir. Montreal Konvansiyonu'nda bildirim süreleri m. 31'de düzenlenmiştir. TS-

³¹ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 63.

³² Ziya Akıncı, s.95, Arkan, s.63.

³³ Türk Sivil Havacılık Kanunu, Kanun Numarası: 2920, Kabul Tarihi: 14.10.1983, RG, T. 19.10.1983, S. 18196.

³⁴ Montreal Konvansiyonu, RG, T. 01.10.2010, S. 27716.

³⁵ https://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/mtl99_en.pdf, E.T. 16.04.2022.

³⁶ Konu kapsamını genişleteceğinden hava taşıma hukukunun uluslararası alandaki tarihçesine yer verilmeyecektir. Ayrıntılı bilgi için bkz: Tuba Birinci Uzun, "Uluslararası Hava Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu", Ankara, Seçkin Yayıncılık, 3. Baskı, 2020.

HK’da bildirim süreleri Montreal Konvansiyonu m.31’e paralel olarak düzenlenmiştir. Bu sebeple her iki düzenleme birlikte ele alınacaktır.

Bagaj veya yükün teslim almaya yetkili kişi tarafından teslim alınırken herhangi bir itirazda bulunulmaması yükün/bagajın teslim belgesine uygun olarak teslim edildiği karinesi doğacaktır (TSHK m.128/1, MK m.31/1). Hasar söz konusu ise karinenin aksini ispat için yolcu bagajı ve yük açısından ayrıma gidilmiştir. Buna göre bagaj hasarında teslimle birlikte hasar açıkça görülüyorsa taşıyıcıya derhal bildirilmeli, belli bir incelemeden sonra hasar tespit edilebiliyorsa teslimden itibaren en geç yedi gün içinde taşıyıcıya bildirimde bulunulmalıdır. Yükün hasara uğradığı hallerde hasar açıkça tespit edilebildiği hallerde derhal, inceleme ile tespit ediliyorsa teslimden itibaren bildirim on dört gün içinde bildirim yapılmalıdır. Kanuna göre gecikme söz konusu ise ayrıma gidilmeksizin teslimden itibaren yirmi bir günlük bildirim süresi belirlenmiştir (TSHK m.128/2, MK m.31/2). Anılan bu süreler dikkat edileceği üzere bagaj veya yükün salt hasara uğraması hali için belirlenmiştir. Bagaj veya yükün zıyayı halinde ise bildirim süresine tabi olmaksızın taşıyıcı zıyadan sorumludur³⁷.

Taşıyıcıya yapılacak bildirim için yazılılık şekli şartı öngörülmüş olup taşıma belgesine işlenecek kayıt da bildirim için yeterlidir (TSHK m.128/3, MK m.31/1-3). Belirlenen sürele uyulmaması halinde taşıyıcının hileli davranması hali saklı tutularak taşıyıcıya dava açılmayacağı düzenlenmiştir (TSHK m.128/4, MK m.31/4). Bildirimde sürenin aşılması halinde açıkça dava açma hakkının kaybedilmesi söz konusu olduğundan bize göre süreler hak düşürücü süre niteliğindedir.

Taşıma, akdi taşıyıcı yerine fiili taşıyıcı(lar) tarafından yerine getirilmişse bildirim taşımayı gerçekleştiren diğer taşıyıcılara karşı da yapılabilir (TSHK m.129, MK m.42).

IV. DENİZYOLU İLE TAŞIMA HUKUKU KAPSAMINDA BİLDİRİM SÜRELERİ

A. TTK Uyarınca Bildirim Süreleri

TTK’nın 5. Kitabı olan Deniz Ticareti m. 931-1400 arasında düzenlenmiştir. Denizyolu ile yapılan taşımalarından kaynaklı bildirim süresi m.1185 ile düzenlenmiştir. TTK m.1885/1’e göre ziya ve hasar gündeme gelmişse gönderilen, en geç eşyanın teslimi sırasında taşıyana³⁸ yazılı olarak bildirmekle

³⁷ Nurdan Orbay Ortaç, “Havayolu İle Taşımalarda Bagajın Zıyayı Veya Hasara Uğraması Nedeniyle Doğan Âkdi Sorumluluk” TBB Dergisi, S.114, 2014, s.160.

³⁸ Diğer taşıma türlerinde taşıyıcı ifadesi kullanılırken taşıyan kavramı, mevzuatımızda terminolojik olarak deniz ticaret hukuku yönünden kullanılmaktadır. Ayrıntılı Bilgi için bkz. Burak Adıgüzel, Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, Adalet Yayınevi, 2015, s. 8.



yükümlüdür. Eşyada meydana gelen zıya veya hasar ilk bakışta tespit edilemiyorsa, gizli bir hasar söz konusuysa bu sefer eşyanın gönderilene tesliminden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak üç günlük süre içinde taşıyana bildirim yapılmalıdır. Taşıyana yapılacak ihbarnamede zıya ve hasarın sebebine ilişkin genel bir açıklama yapılması yeterli sayılmıştır. Uygulamada eşya gemiden boşaltılırken kargo zaptı tanzim edilmekte olup düzenlenen bu tutanakta zıya veya hasarın sebebine ve niteliğine yer verilmektedir³⁹. TTK m. 1184 düzenlemesi uyarınca da gönderilen, inceleme giderini karşılamak kaydıyla yetkili makam veya uzmanlara eşyanın vaziyetini tespit ettirebilir. Mümkün olduğu müddetçe inceleme sırasında taşıyan veya temsilcisi de hazır bulundurulur. Yapılan inceleme sonucunda yükte zıya veya hasar tespit edilirse yapılan inceleme gideri taşıyana yükletilebilir. TTK m. 1185/2 uyarınca eşyanın incelenmesi sırasında taşıyan veya temsilcisinin hazır bulunduğu hallerde bildirim gerek olmadığı düzenlenmiştir⁴⁰. Yine TTK m. 1185/3 uyarınca yapılacak inceleme sırasında gönderilen ve taşıyan gerekli kolaylığı sağlamakla yükümlüdür. TTK m. 1885/4 uyarınca gönderilen inceleme yapmadan yükü kabul etmişse veya taşıyana süresinde bildirimde bulunmamışsa yükün usulüne uygun teslim edildiği karinesi uygulama alanı bulacaktır⁴¹.

³⁹ Ezgi Hepgülerler, “Denizyolu ile Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığının Yükleme, İstif, Boşaltma ve Teslim Aşamalarında Görev Alanların Hukuki Sorumlulukları”, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2011, s. 100.

⁴⁰ İstanbul BAM 12. HD, E. 2017/663, K. 2018/908, T. 10.07.2018, “ 20.02.2014 tarihli Tarafından tanzim edilen teslim kuponuna göre ;(teslim kuponunda yüke ait tüm özellikler yazılıdır.)” alıcı acentesi ...,tarafından teslim alındığı ve teslim tutanağına “boşaltma anında kabuksuz antep fıstığı içeren 80 adet çuvalda belirgin küf izleri ve çuvalların ıslak olduğu tesbit edilmiştir. Malların maruz kaldığı tüm hasarları değerlendirmek hakkını saklı tutarız” denilmiştir. Buna göre alıcı tarafından mallar TTK nun 1185 maddesine uygun şekilde hasar ihbarı yapılmış olup ;sorumluluğa ilişkin karinelerin buna göre değerlendirilmesi gerekmektedir.” (emsal.uyap.gov.tr)

⁴¹ Yargıtay 11. HD. E. 2015/1650, K. 2015/8644, T. 23.06.2015 “Somut olayda yargılama sırasında görüşüne başvurulmuş ve konusunda uzman bilirkişi heyetinin raporunda da belirttikleri gibi, taşıma sırasında kullanılan konteynırların hasarlı olup olmadığına ilişkin bir tespit bulunmadığı gibi, söz konusu konteynırlar üzerinde de bir inceleme yapılamamıştır. Bununla beraber, dava konusu yükün dava dışı sigortalıya limanda teslim tarihi 10/08/2010 tarihi olup, hasara ilişkin tutulan 31/08/2010 tarihli tutanak ise sigortalı alıcının deposunda tutulmuştur. Bu tutanakta davalı veya temsilcisinin imzası olmadığı gibi, yükün limandan dava dışı sigortalının deposuna kadar olan kara taşımasının da anılan davalı tarafından yapılmadığı da sabittir. Yine, davalıya yapılan hasar ihbarı da 08/10/2010 tarihli olup, süresinde yapılmadığı aşikardır. Hal böyle olunca TTK’nın 1066/3 maddesi uyarınca zararın taşıyanın mesul olmayacağı bir sebepten ileri geldiği sonucu doğmaktadır. Bu durumda davalı A. Taşıma Hizmetleri A.Ş. lehine oluşan karinenin aksinin ispatı noktasında ortaya çıkan durum dosya kapsamı itibarıyla değerlendirildiğinde, yükte meydana gelen ıslanmanın deniz suyu ile olmadığı tartışmasız olmakla beraber, hasarın taşımanın hangi aşamasında olduğu davacı tarafından açıkça ortaya konabilmiş değildir. TTK’nın 1066/ son maddesi anlamında taşıyanın da hazır bulunduğu bir hasar tespiti olmadığı hususu sabit

TTK m. 1185/5'e göre taşıyanın eşyayı teslimde gecikmesi halinde; gönderilen, kararlaştırılmış teslim tarihinden itibaren başlayacak altmış günlük süre içinde taşıyana yazılı bildirim yapılmalıdır. Aksi halde gönderilen, gecikmeden doğan zararın tazminini taşıyandan isteyemez. TTK m. 1185/6'e göre eşya fiili taşıyan tarafından teslim edilmişse bildirim fiili taşıyana yapılabileceği gibi asıl taşıyana da yapılabilir. Dolayısıyla taşıyan ad ve hesabına çalışan herkese karşı yapılacak hasar, zıya ve gecikmeden kaynaklı bildirim aynı sonucu doğurur. TTK m. 1185 düzenlemesi özetle bir bütün halinde değerlendirildiğinde bildirim süreleri tam zıya halinde uygulanamayacağı görülür. Zira tam zıya halinde artık eşyadan ekonomik bir menfaat beklenmemekte olup gönderilene yükletilen bildirim külfeti işlevini yitirmektedir.

B. Lahey Kuralları Kapsamında Bildirim Süreleri

Deniz Ticaret Hukuku'nun uluslararası düzeyde yeknesaklaştırılması ve lojistik sektöründe yaşanan gelişmeler doğrultusunda meydana gelen yeni hukuki sorunlara çözüm bulma adına birçok çalışma yapılmıştır. Türkiye, bu çalışmalardan ilki olarak sayılabilecek ve 25.08.1924 tarihli Lahey Kuralları olarak anılan sözleşmeye "Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme"⁴² ile taraf olmuştur. Lahey Kuralları, m. 10 uyarınca sözleşmeye taraf devlet sınırları içinde yapılan tüm konişmentolu taşımalar için uygulama alanı bulur. Değişen ihtiyaçlar sebebiyle Visby Protokolü⁴³, Hamburg Kuralları⁴⁴, Rotterdam Kuralları⁴⁵ düzenlenmiş ve bu antlaşmalara Türkiye taraf olmamıştır. Lahey Kuralları m. 3/6 uyarınca eşya, boşaltma limanında tahliye edilirken, teslim almaya yetkili taraf eşya üzerinde

olduğuna göre, mahkemece, taşımanın kara ayağı esnasında meteoroloji raporlarına göre yağmur olmadığının tespitinin anılan karinenin aksini ispat hususunda yeterli olmayacağı nazara alınmadan yazılı şekilde hüküm tesisi doğru görülmemiş, bozmayı gerektirmiştir." (Yargıtay Karar Arama)

⁴² RG, T. 22.02.1955, S. 8937.

⁴³ Brüksel'de 19.02.1968 - 23.02.1968 tarihleri arasında yapılan konferans ile Lahey Kuralları'nda Visby Protokolü ((Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924) ile değişiklik yapılmıştır. Kübra Yetiş Şamlı, "Lahey-Lahey/Visby, Hamburg Ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik" "ÜHF-LXXI-2" , 2013, s.479.

⁴⁴ 31.03.1978 tarihli The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea". Konvansiyon 1.11.1992'de yürürlüğe girmiştir. <https://uncitral.un.org/E.T.11.05.2022>.

⁴⁵ "United Nations Convention On Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea". Aralık 2008'de kabul edilen ve Rotterdam Kuralları olarak bilinen, Malların Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Sözleşmelerle İlişkin BM Sözleşmesi. 1924 tarihli Lahey Kuralları, 1968 tarihli Lahey-Visby Kuralları ve 1978 tarihli Hamburg Kuralları gibi bu alandaki daha önceki uluslararası sözleşmelerin modern bir halefidir. <https://uncitral.un.org/E.T.11.05.2022>.



açıkça görülebilen hasar veya zıya halinde bu durumu koniştirmento üzerine not düşerek taşıyıcıya derhal bildirimde bulunmalıdır. Söz konusu hasar bildirimini, şüphesiz yazılı olmak kaydıyla gönderilen tarafından her şekilde yapılabilir. Eşyanın niteliğinden açıkça anlaşılamayan hasar veya zıya halinde ise, gönderilen üç gün içinde durumu yazılı olarak taşıyana bildirmekle mükelleftir. Anılan sürelele uygun bildirim yapılmaması veya bildirim geç yapılması halinde ise taşıyanın koniştirmentoya uygun bir taşıma gerçekleştirdiği karinesi gündeme gelecektir. Lahey Kuralları m. 3/5 düzenlemesine göre eşyanın gemiye yüklenmesi sırasında taşıyanın sorumluluğu yoksa, yükletenin koniştirmentoya aykırı davranmasından doğan zarar sebebiyle taşıyana yükletilemez. Ayrıca Lahey Kuralları m. 4/5 uyarınca kasıt ve ağır kusur sebebiyle gönderilenin zarara uğraması halinde de yine aynı bildirim süreleri uygulanmaya devam edilir. Lahey Konvansiyonu'nda gecikmeye ilişkin bildirim süresi düzenlenmemiştir.

V. DEMİRYOLU İLE TAŞIMA HUKUKU KAPSAMINDA BİLDİRİM SÜRELERİ

A. TTK Kapsamında Demiryolu ile Taşıma Hukukunda Bildirim Süreleri

Demiryolu ile taşıma hukukundan kaynaklı uyuşmazlıklara TTK ulusal mevzuat kapsamında TTK hükümleri uygulanır⁴⁶. TTK m. 852 düzenlemesi uyarınca demiryolu taşımasına ilişkin özel düzenleme varsa öncelikle özel düzenleme uygulanacak; özel düzenlemede hüküm bulunmaması halinde ise TTK hükümleri (m. 850-930) uygulanacaktır. Osmanlı Devleti zamanında yürürlüğe giren 1872 tarihli “Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname”⁴⁷ günümüzde halen yürürlükte olmasına rağmen Yargıtay kararlarında uygulama alanı bulmamaktadır⁴⁸. Dolayısıyla ulusal kapsamda meydana gelen demiryolu taşımacılığında kaynaklı uyuşmazlıklarda genel düzenleme olan TTK hükümleri uygulama alanı bulmaktadır. Çalışmamızın I. Bölümünde kara taşıma hukuku kapsamında TTK m. 889 düzenlemesine değinildiğinden bu bölümde ayrıca yer verilmeyecektir.

⁴⁶ TTK m. 852 gerekçesi: “Bu maddenin uygulamasında, Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmelerin, şartları oluşmuşsa, öncelikle uygulanacağı sabittir. Dolayısıyla, demiryolu taşımalarında da 250 COTİF/CIM-CIV'in uygulama alanı bulunduğu hallerde doğrudan o milletlerarası sözleşmeler, aksi halde Tasarının Dördüncü Kitabı hükümleri uygulanacaktır. “ <https://www.muğlabarosu.org.tr/Upload/files/pdf/TTK%20Madde%20Gerek%C3%A7leri.pdf> E.T. 11.05.2022.

⁴⁷ Padişah Fermanı ile yayınlandığı tarih: 6 Mayıs 1288; 18 Mayıs 1872 Takvimi Vakayı , 1 Cilt: 4 Sayfa: 483; RG, T. 31.05.1927, S. 598 ile yayınlanan 1042 sayılı kanun geçici m.4 uyarınca nizamname halen yürürlüktedir.

⁴⁸ Gülfer Meriç, “Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik'in Uygulama Alanı ve Yönetmelik Uyarınca Demiryolu Tren İşletmecisinin Sorumluluğu” , İstanbul Hukuk Mecmuası , 79(3), 2021, s. 841.

B. COTIF-CIM Uyarınca Bildirim Süreleri

Uluslararası demiryolu taşımacılığında temel ve ortak hukuk düzeni oluşturmak amacıyla 09.05.1980 tarihinde COTIF⁴⁹ Konvansiyonu kabul edilmiştir. Demiryolu yük taşımacılığı özelinde ise COTIF konvansiyonu ek-B olarak CIM⁵⁰ sözleşmesi kabul edilmiştir. COTIF konvansiyonuna toplam 52 ülke taraf⁵¹ olup, Türkiye 21.03.1985 tarihinde Bakanlar Kurulunca 3172 sayılı Kanun ile kabul edilmiş olup, 01.05.1985 günü yürürlüğe girmiştir⁵².

CIM m. 1 uyarınca sözleşmenin uygulama alanı aşağıdaki gibidir:

- Taşımanın üye devlet demiryolları arasında gerçekleşmesi ve bu demiryollarının konvansiyonu yürüten merkez ofis⁵³ tarafından listeye alınmış olması⁵⁴
- Taşınan eşyanın üye devlet demiryollarından geçerken yasaklanmamış türde olması (kamu düzeni, kamu sağlığı açısından tehlike barındıran eşyalar, niteliği sebebiyle ilgili devletin posta teşkilatının görevine giren eşyalar, taşınması yasak olan veya taşımaya elverişli olmayan eşyalar bu kapsamdadır) Tehlike eşya taşımacılığına konu eşyalar için COTIF-RID sözleşmesi uygulama alanı bulur.
- Taşınması için özel koşul belirlenmiş eşyaların bu şartlara uygun taşınması
- Demiryolu taşınmasına ilişkin tüm süreci içeren nitelikte yük senedi düzenlenmiş olması⁵⁵
- Taşıma başlamadan önce eşya ile birlikte yük senedinin de demiryoluna teslim edilmiş olması
- Taşımanın ücret karşılığında yapılması

⁴⁹ Fransızca adı “La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires”, İngilizce adı ise “The Convention Concerning International Carriage By Rail”, Türkçe çevirisi ise “Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme”, otif.org, E.T. 12.05.2022

⁵⁰ Appendix B - Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail , Türkçe çevirisi “Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesi” , otif.org, E.T. 12.05.2022

⁵¹ otif.org, E.T. 12.05.2022.

⁵² RG, T. 27.03.1985, S. 18707.

⁵³ Merkez ofis, CIM m. 9 uyarınca sekreteryaya görevi görmektedir.

⁵⁴ CIM m.2, m.9 m.10 uyarınca üye devletler tamamlayıcı hükümler düzenleyebilir. Konumuz kapsamına girmediğinden detaylı değinilmeyecektir.

⁵⁵ Demiryolu taşınmasında CIM m.11 düzenlemesinden görüleceği üzere taşıma sözleşmesi akdedilmesi diğer konvansiyonlardan farklı olarak zorunlu değildir. Asıl olan yük senedinin düzenlenmiş olmasıdır. Birden çok yük senedi düzenlenmesi halinde COTIF-CIM sözleşmesi uygulama alanı bulmayacaktır. Özdemir, s.55.



COTIF-CIM m. 57 hükmü; hak sahibi tarafından gecikme, hasar, kayıp halinde süresinde demiryoluna bildirimde bulunulmazsa talep ve dava hakkının düşeceğinin düzenlenmesiyle başlamaktadır. COTIF-CIM m. 57 düzenlemesinin devamında talep ve dava hakkının sona ermeyeceği haller düzenlenmiştir. Buna göre hak sahibi tarafından eşyayı teslim almadan önce kayıp ve hasar açıkça saptanabiliyorsa bildirim süresine tabi olmaksızın demiryolu sorumlu tutulur. COTIF-CIM m. 52 uyarınca kayıp ve hasar halinde demiryolu tarafından inceleme ve tespit yapılmalı ayrıca buna ilişkin tutanağın bir sureti hak sahibine verilmelidir. Bu hususa demiryolu hatası sebebiyle uyulmamış ise hak sahibi talep ve dava yolunu kullanabilir. Yine COTIF-CIM m. 57 uyarınca hak sahibi tarafından demiryolunun ağır kast ve kusuru sebebiyle eşyanın zarara uğradığı ispat edilirse talep ve dava hakkı bildirim süresine tabi olmaksızın ileri sürülebilir.

Eşya üzerindeki hasar ve kayıp, hak sahibince teslim alındıktan sonra yapılacak inceleme neticesinde anlaşılabilirse bu sefer demiryoluna en geç eşyanın teslim alınmasını takip eden yedi gün içinde COTIF-CIM m. 52 uyarınca inceleme yapılması için başvuru yapılmalıdır. Hasar, kayıp ve gecikme hallerinde yapılacak süre hesabında tatil günleri dikkate alınacak olup sürenin son günü tatil gününe rastlarsa ilk iş günü süre dolmuş sayılır⁵⁶. Zararın demiryolu taşıması esnasında gerçekleştiğine ilişkin ispat külfeti, düzenleme ile hak sahibi üzerindedir.

COTIF-CIM m. 38 uyarınca eşya ayrı hükümlere tabi bir sevk işlemleri sırasında kısmi kayıp veya hasara uğrarsa ve zararın hangi sevk sırasında gerçekleştiği belirlenemez ise ikinci sevk işlemi sırasında zarara uğradığı karinesi gündeme gelir. Bildirim süresinin başlangıcı hak sahibine teslim anıdır⁵⁷.

Eşyanın geç teslim edilmesi durumunda hak sahibi almış gün içinde alıcı demiryolu /gönderici demiryolu /gecikmeye sebep olan demiryollarından birine karşı bildirimde bulunmalıdır. COTIF-CIM m. 55 uyarınca alıcı demiryolu eşyayı ve yük senedini teslim almamış olsa dahi sorumluluktan kurtulamayacaktır. Gecikme hükümlerinin uygulanabilmesi için eşya geç de olsa hak sahibine teslim edilmelidir. COTIF-CIM m. 39 uyarınca eşya teslim edilmesi gereken tarihten itibaren sayılacak otuz gün içinde teslim edilmezse demiryoluna yapılacak bildirim ile kaybolmuş sayılabilir. Bu durumda geç teslim ile ilişkin hükümler değil, tam zıya ile ilişkin hükümler uygulanır. COTIF-CIM sözleşmesinde bildirim şekline ilişkin düzenleme bulunmamakla birlikte ispat kolaylığı açısından bildirim yazılı yapılması isabetli olacaktır.

⁵⁶ Özdemir s. 295.

⁵⁷ Al, "Eşya Taşıma Hukukunda Süreler" s.117.

VI. MULTİMODAL TAŞIMALARDA UYGULANACAK HUKUK KAPSAMINDA BİLDİRİM SÜRELERİ

A. TTK Kapsamında Bildirim Süreleri

Multimodal taşımalar, bir taşıma işinin birden fazla taşıma sistemi ile ve bu sistemlere uygun taşıtlar kullanılarak gerçekleştirilen taşıma şeklidir⁵⁸. TTK Değişik Tür Araçlarla Taşıma başlığı altında düzenlenen m.902- m.905 hükümleri bu taşıma modu açısından uygulama alanı bulacaktır. TTK m. 902 uyarınca bir taşımanın multimodal sayılabilmesi için aşağıdaki şartların bir arada bulunması gerekir.

- Eşya taşınmasına ilişkin sözleşmenin tüm taşıma sürecini içeren bütünlükte olması
- Taşımaya konu eşyanın değişik tür araçlarla taşınması
- Taraflar taşımanın farklı ayakları için ayrı sözleşmeler kuracak olsaydı tüm bu taşımalar açısından farklı hükümler uygulama alanı bulmalı
- TTK hükümleri ile milletlerarası sözleşmelere ilişkin hükümlerin paralel olması.

Multimodal taşımalar yönünden uygulanacak bildirim süreleri TTK m. 904 düzenlemesi doğrultusunda belirlenir. Şu halde multimodal taşıma sürecinde TTK m. 904/1 uyarınca zararın hangi aşamada meydana geldiği önemsenmeksizin yapılacak bildirimlerin süresi TTK m. 889'a tabidir⁵⁹. TTK m. 904/2 uyarınca multimodal taşımanın son kısmı için ayrı bir sözleşme yapılıyorsa o taşıma sözleşmesinin tabi olduğu hükümler doğrultusunda bildirim yapılırsa zarar bildirim süre ve şekle uygun olarak yapılmış sayılır.

B. BM Cenevre Konvansiyonu Uyarınca Bildirim Süreleri

Uluslararası nitelikteki multimodal taşımaların ayrı bir taşıma yöntemi olarak değerlendirilmesine dayalı ortak hukuk düzeni oluşturmak amacıyla farklı çalışmalar yapılmış; ancak gerek ihtiyaçları tam karşılamaması gerek yürürlük şartları yerine getirilmediği için bu çalışmalar uygulama alanı bulamamıştır⁶⁰. Her ne kadar uygulama alanı bulamasa da bu çalışmalardan Birleşmiş Milletler Multimodal Taşımalar Hakkında Cenevre Konvansiyonu⁶¹ ve UNCTAD/ICC

⁵⁸ Süleyman Kıran, "Karayoluyla Gerçekleştirilen Taşımalarda TTK'nın Taşıma İşleri Kitabı'nda İhdas Edilen Hükümlerin Uygulanması Açısından Taşıt Kavramının Etkisi" YBHD, C.1, S.1 , 2016, s.303.

⁵⁹ Bkz. I. Bölüm.

⁶⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. Özdemir, s. 82-83

⁶¹ "United Nations Conference on a Convention on International Multimodal Transport "24.05.1980 günü imzacı devletlerin onayına sunulmuş ancak yürürlük kazanamamıştır. https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_en.pdf E.T. 12.05.2022.

kuralları⁶² günümüzde yol gösterici niteliğini korumaktadır⁶³.

Multimodal taşımalar özelinde taraflar, taşıma sözleşmesini uygulanmakta olan uluslararası sözleşmeleri baz alarak kurabilir veya sözleşme serbestisi çerçevesinde yukarıda saydığımız yürürlükte olmayan kuralları sözleşmeye dahil edebilir⁶⁴. Multimodal taşıma sözleşmesinin tarafları hukuk seçimi yapabilir. Hukuk seçimi yapılmazsa Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun⁶⁵ m. 29 düzenlemesi uygulama alanı bulur.

Yol gösterici olarak benimsenen BM Cenevre Konvansiyonu'nda bildirim süreleri m. 24/ ile düzenlenmiştir. BM-CK m.24/1-2'ye göre açıkça tespit edilebilen kayıp ve hasarlar teslimi takip eden ilk iş gününde yazılı olarak taşıyıcıya bildirilmelidir. Açıkça belli olmayan kayıp ve hasarlar yönünden altı gün içinde yazılı bildirim yapılmalıdır. Süresinde yapılmayan bildirimler taşıyıcı lehine karine oluşturur. BM-CK m. 24/3 uyarınca taraflar eşya üzerinde ortak ekspertiz incelemesi yaptırmışsa ayrıca yazılı bildirim gerek yoktur. BM-CK m.24/4 uyarınca taraflar eşyada mevcut olabilecek zararın tespiti için birbirlerine gerekli kolaylığı sağlamakla mükelleftir. BM-CK m.24/5 uyarınca eşyanın tesliminde gecikme halinde gecikmenin başladığı günden itibaren 60 gün içinde yazılı olarak taşıyıcıya bildirim yapılmazsa gecikmeden kaynaklı tazminat istenemez. BM-CK m.24/6 uyarınca meydana gelen zarardan taşıyıcı, gönderen veya hak sahibi kusurlu ise kusurlu olan tarafa zararın meydana geldiği günden itibaren , doksan gün içinde rücu talebi yöneltilmelidir.

SONUÇ

Tüm taşıma sistemleri yönünden bildirim sürelerine uyulmaması, taşıyıcının eşyayı sözleşmeye uygun olarak taşıdığına karine oluşturmaktadır. CMR Konvansiyonu yönünden bildirim sürelerine uyulmaması talep ve dava hakkının kullanılmasına engel olmamakta ise de hasar, zıya ve gecikmenin ispatı güçleşmektedir.

Lahey Konvansiyonu ve Montreal Konvansiyonu anılan sürelerle uyulmamasının hak düşürücü süre niteliğinde olduğunu düzenlemiştir. Şu halde anılan konvansiyonlar kapsamında yapılan taşımalar itibariyle süreye uyulmaması dava hakkının kaybına neden olacaktır. COTIF-CIM sözleşmesinde bildirim sürelerine uyulmaması talep hakkının düşmesi olarak düzenlenmiştir.

⁶² 07.06.1992 tarihli "Rules for Multimodal Transport Documents ICC Publication No: 481" yalnızca İngilizce olarak yayınlanmıştır. Bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf, E.T. 12.05.2022.

⁶³ Özdemir, s. 82-83.

⁶⁴ Al, "Eşya Taşıma Hukuku'nda Süreler" s.228.

⁶⁵ Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun, Kanun Numarası: 5718, Kabul Tarihi: 27.11.2007, RG, T. 12.02.2007, S. 26728.

Multimodal taşımalar yönünden taraf bulmayan konvansiyonlar her ne kadar yol gösterici nitelik taşısa da bağlayıcı değildir. Dolayısıyla multimodal taşımalar yönünden uluslararası hukukta yeknesak bir uygulama benimsenememesi uygulamanın belirsiz işlemesine sebep olmaktadır.

Bazı hallerde örneğin ağır kast ve kusur halinde bildirim sürelerinin işletilmeyeceği, talep ve dava hakkının düşmeyeceği istisnai olarak düzenlenmiştir. Dolayısıyla böylesi ağır bir yaptırımın istisnalar barındırması bildirim külfetinin derecesinin tespiti açısından dikkate değerdir. Bu sebeple hak sahibinin eşyada hasar, zıya veya gecikme meydana geldiğinde inceleme ve bildirim yükümünü usulüne uygun ve süresinde yerine getirmesi, hem dava hakkının korunması hem zararın ispatı açısından oldukça önem taşımaktadır.

KAYNAKÇA

Adıgüzel, B, “Karayolu ile Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu” 2. Baskı, Ankara, Adalet Yayınevi, 2012.

Al D, “Eşya Taşıma Hukukunda Süreler”, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2020.

Akıncı Z, “Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR” , Ankara, 1999.

Arkan, S, “Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu”, Ankara, Türkiye İş Bankası Tesisi, 1982.

Aydın, A, “CMR’ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, İstanbul, Beta Yayınevi, 2002.

Aydın, DC, “Eşya Taşıma Hukuku’nda Zamanaşımı ve Hak Düşürücü Süreler”, Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 9 Eylül Üniversitesi, 2017. (Yöktez)

Birinci T, “Uluslararası Hava Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu”, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 3. Baskı, 2020.

Eriş, G, “Açıklamalı-Gerekçeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku”, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2015.

Hepgülerler, E, “Denizyolu ile Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığının Yükleme, İstif, Boşaltma ve Teslim Aşamalarında Görev Alanların Hukuki Sorumlulukları” , Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2011.

Lale, M, “CMR Konvansiyonu’nun Uygulama Alanı”, Terazi Hukuk Dergisi, C. 5, S.51, Kasım-2010, s. 63-72.

Kaya, A, “Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşmemde (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları(II)”, İÜHFİM, 1998, c. 56, S. 1-4, s. 239-267.



Kıran, S, “Karayoluyla Gerçekleştirilen Taşımalarda TTK’nın Taşıma İşleri Kitabı’nda İhdas Edilen Hükümlerin Uygulanması Açısından Taşıt Kavramının Etkisi” YBHD, C.1, S.1 , 2016, s.299-318.

Meriç, G, “Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik’in Uygulama Alanı ve Yönetmelik Uyarınca Demiryolu Tren İşletmecisinin Sorumluluğu” , İstanbul Hukuk Mecmuası , 79(3), 2021, s.837-879.

Oktay, S, “Ticari Satış Sözleşmesinde Ayıp Kavramı”, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan, C. I, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2007.

Orbay N, “Havayolu İle Taşımalarda Bagajın Zıyayı Veya Hasara Uğraması Nedeniyle Doğan Ākdi Sorumluluk” TBB Dergisi, S.114, 2014, s.143-178.

Özdemir T, “Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu”, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006.

Tandoğan, H, “Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri” Cilt I, 6. Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2008.

Ülgen, H, “Hava Taşıma Sözleşmesi”, İstanbul, 1984.

Yavaş, A, Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2016.

Yetiş Şamlı, K, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar Ve Geç Teslimden Sorumluluğu, İstanbul, On İki Levha, 2013.

Yetiş Şamlı, K, “Lahey-Lahey/Visby, Hamburg Ve Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik” “İÜHF-LXXI-2” , 2013, s.479-496.

Yıldız, K, “Satış Sözleşmesinde Ayıp Bildirimi”, 2019, , <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> E.T. 31.03.2022.

Yücer Aktürk, İ, “Satım ve Eser Sözleşmelerinde Gözden Geçirme ve Bildirim Külfetleri, Ankara, Yetkin Yayıncılık, 2012.

Yürük Yeniocak, D, “CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması”, Seçkin Yayıncılık 1. Bası, 2019.

Zevkliler, A, Gökyayla E, Borçlar Hukuku-Özel Borç İlişkileri, 18. Bası, Ankara, Turhan Kitabevi, 2018.