

Genel Yayın Sıra No: 242
2014/8
ISBN No: 978-605-9050-05-0
Yayıncı Sertifika No:12457

•

İstanbul Barosu Yayınları

Serdar-ı Ekrem Cd. No.7 Galata
Beyoğlu / İstanbul
Tel: (0216) 427 37 22 (pbx) / Faks: (0216) 427 05 49
dergi@istanbulbarosu.org.tr

•

Baskı

Tor Ofset San. Tic. Ltd. Şti.
Hadımköy Yolu Akçaburgaz Mahallesi
4. Bölge 9 Cadde 116. Sokak
No: 2 Esenyurt/İstanbul
Tel: 0 212 886 34 74 (Pbx)
Fax: 0 212 886 34 80
E-Posta: tor@torofset.com.tr
Matbaa Sertifika No: 13137

•

**Birinci Basım
Eylül 2014**

•

Bu kitap İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Kararı ile
2000 adet basılmıştır.

**İSTANBUL BAROSU
TAŞIMA VE LOJİSTİK HUKUKU KOMİSYONU**

TAŞIMA HUKUKU VE SİGORTALARI

TOPLANTI NOTLARI



İSTANBUL BAROSU YAYINLARI

Serdar-ı Ekrem Cd. No.7 Galata Beyoğlu / İstanbul
Tel: (0216) 427 37 22 (pbx) Faks: (0216) 427 05 49
dergi@istanbulbarosu.org.tr

İçindekiler

P&I (Protection and Indemnity) Sigortaları (Koruma ve Tazmin) Kulüp Sigortaları ve Taşınan Yüke İlişkin Geminin Sorumluluğu	7
Taşıma ve Nakliyat Sigorta Rücu'larında Uygulama Sorunları ve Örnek Yargıtay Kararları	11
Taşıma Sözleşmeleri İle Sigorta Sözleşmeleri Arasındaki İlişki	19
Taşıma Sigortalarında Sigorta Tazminatının Sınırları	31
Taşıma Senedi ve Hukuki Değerlendirme.....	45
Ticaret Kanunundaki Taşıma İşleri II	59
Yolcu ve Bagaj Taşınması.....	125
Taşıma Hukukunda Birden Fazla Taşıyıcı	139
Taşıma Eşyası: İhtiyaç ve Uygulanacak Hükümler	159
6102 sayılı TTK'da Eşya Taşıma Sözleşmesi ve Taşıma Senetleri	169
"6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu Kapsamında Taşıma İşleri"	175
Gönderenin Emir Ve Talimat Verme Yetkisi ile Taşıma ve Teslim Engelleri	243
TTK: Ambalajlama, Yükleme, İstif ve Boşaltma	253
6102 Sayılı Ttk (Ve 4925 Sayılı Ktk) Hükümlerinde • Taşıma İşleri Komisyoncusu, • Taşıma İşleri Organizatörü, • Lojistik İşletmecisi	263
6102 sayılı TTK'da Taşıma İşleri (Genel Hükümler)	285

TAŞIMA HUKUKU VE SİGORTALARI

01.11.2013-01.02.2014-12.03.2014
Günlü Toplantı Notları ve Sunumları

buna karşılık taşıma işlerindeki yolcu taşıma hükümlerine, genel hükümlere yollama yapılıyor. Orada bir yıllık bir zamanaşımı süresi var. Bir taraftan iki yıllık bir süre var, bir tarafta bir yıllık süre var, ikisi yeknesak olarak düzenlenmeliydi, ikisinde de ya bir yıl, ya da haksız fiildeki zamanaşımı sürelerinin benzerini düşünürsek iki yıl olarak belirlenir ve birbiriyle uyumlu hale getirilmesi gerekir. Yani bir Yenikapı'ya kadar olan bir taşımada yıllık süre var, Yenikapı'dan feribota binince iki yılda çıkması çok da güzel bir durum, isabetli bir hüküm değil diye söyleyebiliriz.

Yönetmelikten bahsediyor 916. maddede, Ulaştırma, Habercilik ve Denizcilik Bakanlığının bu yolcu taşımayla ilgili hükümlerinin uygulanmasını göstermek amacıyla yönetmelik çıkarması gerektiğini söylüyor. Halihazırda böyle bir yönetmelik çıkarılmamış durumda, bakanlığa bunu ben sordum böyle bir çalışma var mı diye, herhangi bir çalışmalarının olmadığını, böyle bir ihtiyaç da duyulmadığı gibi bir cevap verdiler bana. Bu yönetmeliği herhalde büyük bir ihtimalle çıkarılmayacak gibi gözüküyor.

Sonuç olarak şunu söyleyebiliriz: Yolcu taşımaları insanların canıyla alakalı bir husus olduğu için çok önemli bir konu, Ticaret Kanununda iki yerde özel olarak düzenleniyor, ama düzenlemeler birbirleriyle çok farklı, bizim bugün ele aldığımız hükümler çağın gerisinde kalmış hükümler, denizyoluyla yolcu taşımayla karşılaştırdığımızda çok farklılık arz ediyor. Birbirleriyle uyumları söz konusu değil. Eğer komisyonun dediği gibi ayrı bir Yolcu Taşıma Kanunu çıkarılacaksa, bunun Türk Ticaret Kanunuyla eş-zamanlı olarak çıkartılması gerekirdi ve bu hükümler hiç düzenlenmemeliydi ya da komisyonun işaret ettiği Yolcu Taşıma Kanunu çıkarılacaksa, bir an önce bunun yürürlüğe sokulması, çıkarılması gerekir diye söyleyebiliriz. Bu anlamda anlatırken söylediğimiz hususları öneri olarak bir daha tekrar etmek istiyorum. Eğer bir Yolcu Taşıma Kanunu çıkarılacaksa, tüm taşıma modları kara, deniz, demir ve havayoluyla taşımaların hepsinin yeknesak halde düzenlenmesi gerekir. Yine bir başka şey, sadece şehirlerarası değil de, şehir içindeki hani minibüs hatları ya da ticari taksilerde yapılanlar dahi düzenlenmesi gerekir. Çünkü o anlamda da insanlar yolcu sayılıyor ve bunların da bir düzene kavuşturulmasının gerekli olduğunu söyleyebiliriz. İsviçre'deki düzenlemede bunlar da bu kapsamda ele alındığını ilave bilgi olarak söyleyelim.

Bir başka şey, burada gerek yolcunun yaralanması, ölümü ya da bagajın ziya ve hasarında ispat ve dava hakkının kullanılması problemi var. Yolcuların bu anlamda -ben kendim de çok yolculuk yapıyorum- hakkını kullanmaya çalıştığımız zaman ya cevap alamıyorsunuz ya da karşı tepki

olarak dayak yeme ihtimaliniz bile olabiliyor. Şoförle ya da burada bilet satanlarla muhatap olduğunuz zaman kusurlu olduklarını hiçbir zaman kabul etmiyorlar, ben görmedim henüz ve sizi suçlamalar ve talebiniz işte alma-anlamında çok farklı uygulamalara geçiyorlar. Kanunda bu dava ve talep haklarının kullanılması belirginleştirilmesi, gerek düzenlenmesi gerekir. Hani bagajı kaybettik, nereye bildireceksin? Bileti aldığımız yere mi, ulaştığımız yerdeki acentesine mi, yoksa arabadaki şoföre mi bildireceğiz? Bunların düzenlenmesi gerektiği kanaatindeyim ve bu bir eksiklik olarak yeni kanunda yer alıyor. Yeni kanun düzenlemelerinde bunlar giderilmemiş durumda.

Bir başka şey yolcuyla, bu yolcu taşımasından kaynaklanan uyumsuzlukların daha basit usulde düzenlenmesi lazım. Yolcu taşıması Ticaret Kanununda düzenlenmiştir, asliye ticaret mahkemesinde görülür diye söylüyoruz, ama bu ihtiyacı cevap verecek ya da yolcuyla bu hakkını kullanabileceği duruma getirmiyor. Çünkü yolcu bir bilet ücreti için ya da bir bagaj için asliye ticaret mahkemesine gidip dava açması çok beklenen bir şey değil ya da böyle bir yola gideceğini zannetmiyorum. Bu sebeple bir komisyon kurulabilir ya da bir hakem heyeti kurulabilir ya da kurulmuyorsa en azından tüketici hakem heyetlerinin veya tüketici mahkemelerinin görevli olduğuna ilişkin bir düzenleme yapılabilir. Bu acil yapılması gereken düzenlemelerden bir tanesidir.

Yine bagajla alakalı ispat çok büyük bir problem, içinde ne vardı, ... (16.37) bunun ispatı çok büyük bir sıkıntı. Bu anlamda bir maktu tazminatın öngörülmesi, bilet ücretinin üç katı gibi mesele bir şeyin öngörülmesi yerinde olacağı kanaatindeyim. Yine söyledik, yolcu bileti bagaj teslim fişinin, yolcu taşıma belgelerinin kanunda düzenlenmesi lazım. Yolcu taşımalarına ilişkin genel işlem şartlarının çıkarılması ihtiyacı söz konusu, bu yapılabilir. Yolcu taşıma sigortalarıyla ilgili yeknesak bir düzenleme yapılması gerekiyor. Bunları öneri olarak hem huzurunuzda, hem de çıkacak kitap vasıtasıyla Mecliste ya da ilgili bakanlıkta sunmamız ihtiyacı da gidereceği kanaatindeyim. Dinlediğiniz için ve sabrınız için çok teşekkürler.

Av. DİLEK TAŞÖREN- Sunumunuz ve süreye riayetiniz için çok teşekkür ediyorum. "Taşınma Eşyası Taşınması" konusunda sözü Sayın Serdar Acar'a bırakmak istiyorum, buyurun.

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- Taşıma Hukuku Komisyonunun Değerli Başkanı ve değerli üyeleri ve değerli dinleyiciler, sözlerime başlarken hepimizi saygıyla selamlıyorum. Doğrusu ben biraz taşınma eşyası konusunun çok da davalarda karşılaşılabileceği bir konu olmaması sebebiyle ve

son konuşmacı olduğum için rahmetli Can Yücel gibi azıcık endişe ettim. Fakat salonun büyük kısmının burada bulunduğunu görüyorum, ama yine de sizin sabrınızı dikkate alarak bana verilen süreden daha kısa bir zamanda bu işin yükümlülüğünü size açıklamak istiyorum.

Taşıma eşyasının diğer ticari taşımalarından en bariz farkı şu: Eşyayla onu taşıtan kişi arasında bir kişisel bağ olması. Şöyle diyelim, efendim, geminin içindeki ... (19.47) taşıma sırasında zarar görmüş, canım çıktı ağlamaktan diye bir şey yok, ama 72 parça porselen takımı kırılırsa, buna hanımlar çok üzülür. Özellikle babaannesinden kalmışsa veya sizin bir çoğumuz avukat olduğumuza göre ... bir çalışma masamız varsa antika özelliği de taşıyorsa, onun çizilmiş olması sizin için çok büyük bir problem olur. İşte bu nedenle özel hükümler öngörülmüş. Bu taşımının bu özelliğinden dolayı özel hükümler olmuştur yeni kanunda, bu hükümlerin kaynağı Alman Ticaret Kanunudur. 7 madde içerisinde bunun Ticaret Kanununda düzenlendiğini görüyoruz. Sadece bu kişisel bağ değil, tabii bu kişisel bağa bağlı olarak eğer mobilya söz konusuysa, bunların sökülmesi, yeniden kurulması, ambalajlanması gibi işlerde de diğer ticari taşımalara nazaran bazı hususiyetler görüyoruz.

Bu taşıma da elbette ki bir uluslararası karakter taşıyabilir. O zaman ilgili konvansiyonlar uygulanma alanı bulabilir, ama CMR hariç, CMR taşıma eşyasına uygulanmaz. Bunun yanı sıra Ticaret Kanunundaki 894-901. maddelerde özel hükümler olduğunu görüyoruz. Bu 7 madde dışında taşımaya dair genel hükümler ve eşya taşımaya dair hükümlerde taşıma eşyası söz konusu olduğu zaman uygulama alanı buluyor. Buradan herhalde görebiliriz. Fakat yeni bir gelişme Sayın Durgut'un önerilerinden bir tanesine de burada cevap olur. Tüketicuyu Koruma Kanunu biliyorsunuz Kasım ayının sonunda Resmi Gazetede yayınlandı ve mayıs ayının sonunda da o kanun yürürlüğe girecek. İşte bu kanun taşıma eşyasına da uygulanabilir kanun, dolayısıyla yolcu taşımaya da uygulanması söz konusu olacaktır.

Önce taşıma eşyasının ne olduğundan biraz bahsedelim. Bu 894. maddede "bir evden, bürodan veya benzeri bir yerden alınıp, benzeri bir yere taşınan eşya" şeklinde tanımlanıyor. Tabii bu benzeri yer neye benzer olan bir yer? Bir eve ya da büroya benzer olan bir yer olacak. Dolayısıyla oturmakta, çalışmakta ya da benzeri bağlantılı işlerde kullanılan eşya bu kapsamdadır. Benzeri yer kapsamında bir de gerekçede üretim birimi de benzeri yerdir deniliyor ve bununla alakalı olarak, üretim birimiyle alakalı olarak iki tane de örnek vermiş. Bir tanesi diyor ki: "Fabrikadaki makine ve tesislerin sökülüp, başka bir yere taşınması taşıma eşyası ta-

şınması değildir" Diğer örnek de şu: "Eğer bir buzdolabı işletmesi varsa fabrikadan depolara, işte depolardan perakende satıcılara yapılan taşıma taşıma eşyası taşıması değildir" diye iki örnek vermiş. Tabii bize ait olan bir evimizden yeni evimize eşya taşınması bu kapsama giriyor, ama şu örnekleri de vermiş: Mirasçıya miras kalan eşyanın onun evine taşınması ve yeni evli çiftin evine çeyiz taşınması, bunları da taşıma eşyası taşıması kapsamında kanun koyucu örnek olarak vermiş.

Şimdi önemli olan kısım Ticaret Kanunuyla Tüketici Kanunu arasında nasıl bir ilişki olduğu. Burada da üç tane önemli kavram karşımıza çıkıyor. Bir tanesi tüketici, tüketici konusunda bir fark yok. Her ikisi de aynı şekilde tüketici tanımlamış. Demiştir ki: "Ticari ya da mesleki olmayan amaçlarla hareket eden kişi tüketicidir" Tabii gerçek veya tüzel kişilik şeklinde tanımlamış, tüzel kişiler de demek tüketici olabiliyorlar. Bu Ticaret Kanununda da aynı. Taşıyıcının ne olduğunu hepimiz biliyoruz. Taşıma sözleşmesinde eşya taşıma işini üstlenen kişiye taşıyıcı deniliyor ve önceki oturumda da söylendi, taşıma işleri bir ticari işletme faaliyetidir.

Diğer önemli kavram tüketici işlemi. Kanuna göre ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişilerle -yani taşıyıcılık bu kapsamda olduğunu görmüştük biraz önce, ticari işletme faaliyeti olduğundan dolayı- tüketiciler arasında kurulan her türlü sözleşmede hukuki işlem tüketici işlemi. Biz bunu taşıma sözleşmesi demek ki tüketici işlemi olarak değerlendirebiliriz. Eğer oradaki taşıma kelimesi olmasa bile yine böyle değerlendirebilirdik, ama taşıma sözleşmesinin dahi tüketici işlemi sayılabileceğini kanun koyucu açıkça söylemiş. Bu durumda şu çıkıyor ortaya: Taşıma sözleşmesinin tanımından da hareketle eğer gönderen tüketiciyse, taşıma eşyası taşınmasına her halükarda Tüketici Kanunu uygulanacaktır bir, ikincisi Ticaret Kanunundaki taşıma eşyası taşınması hakkındaki hükümler uygulanacaktır, ama bu yeni hükmün içinde de gönderenin tüketici olması ihtimali için bazı hususiyetler var. İşte şöyleyken böyle olur, ama gönderen tüketiciyse şöyledir diye birkaç farklı hüküm de var. Demek ki bunların hepsini uyguluyoruz, ama gönderen tüketici değilse, o zaman Tüketici Kanununu uygulamayacağız. Peki, Ticaret Kanunundaki hükümleri uygulayacak mıyız? Taşıma eşyası var mı, yok mu ona bakacağız. Eğer bir taşıma eşyası taşınıyorsa, o zaman o hükümleri uygulayacağız, eşya taşıma eşyası niteliğinde değilse zaten bunu uygulamayacağız.

83'ün 2. fıkrası da önemli Tüketici Kanunundaki, burada diyor ki: "Eğer taraflardan birisi tüketiciyse, diğer kanunlarda yapılan işlemlerle alakalı düzenleme olsa bile buradaki hükümler yine de uygulanır" Özellikle görev ve

yetkiye ilişkin hükümleri de açıkça saymış. O zaman demek ki buradan ne anlıyoruz? Taşınma eşyasını taşıtan kişi tüketiciyse, o zaman bu işe ticaret mahkemesi değil, tüketici mahkemesi bakacaktır. Pratikte taşınma eşyasının söz konusu olduğu örneklerin çoğunda, neredeyse belki tamamında gönderen tüketici olacaktır. Bu grafik üzerinden belki daha aradaki ilişkiyi net olarak görebiliriz. Taşıma sözleşmesi evet başka bir şeydir, tüketici işlemi başka bir şeydir, ama bunlar bir yerde kesişir. Taşınma eşyası taşınması bir tüketici işlemi olması halinde iki kanun uygulanır. Hallerin büyük çoğunluğunda iki kanun uygulanacaktır, ama nadir örnekler de olsa bile şu durum da karşımıza çıkabilir: Bir taşınma eşyası mevcut olduğu halde gönderen tüketicidir. Böyle bir durumda Tüketici Kanunu uygulanmaz, ama Ticaret Kanunundaki yeni hüküm uygulanır.

Şimdi tabii durum böyle olunca acaba Tüketici Kanunu o taşınma eşyası hakkındaki yeni hükümden hangilerini değiştirdi, hangileri uygulanmayacak, hangileri hangi şartlarla uygulanacak şeklinde bir problem karşımıza çıkıyor. Sistemi kısaca gözden geçirirsek acaba ne farklılıklar var taşınma eşyası taşınması hususunda? Ambalajlama ve işaretlemeyi biliyorsunuz genel kural gönderen yapar. Burada tam tersi, eğer gönderen tüketiciyse, ambalaj da, işaretleme de, numaralama da taşıyıcı tarafından yerine getirilmesi gereken yükümlülükler. Hatta 895'in 1. fıkrasında mobilyaların sökülmesi ve bunların yeniden kurulmasını da açıkça kanun koyucu taşıyıcının yükümlülükleri arasına almıştır.

Yükleme, istif, sabitleme, boşaltma işlerinde de yine yükleme ve boşaltmanın taşıyıcının yükümlülükleri arasında yer aldığını kanun koyucu açıkça söylemiştir. Tabii bunların arasındaki o zaman istifleme, sabitleme, vesaire de taşıyıcının yükümlülüğü arasında yer alıyor. Tabii bu yükleme ve boşaltma dediğimiz zaman bu teslim olgusuyla da son derece alakalı, onu şimdi biraz sonra göreceğiz. Taşıyıcının bilgilendirme yükümlülüğü en önemli yeni hükümlerden bir tanesi, deniliyor ki: Gönderen eğer tüketiciyse, bilgilendirme yükümlülüğünüz vardır, ona bilgi vereceksiniz. Ne şekilde? Hem Ticaret Kanununda, hem Tüketici Kanununda var, en az 12 puntıyla yazılmış sade, açık ve kolay anlaşılır bir metinle. Ne yazacak bu metinde? Taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran haller -biraz sonra göreceğiz- kurtuluş beyineleri ve sınırlı sorumluluk hususu. Ziya, hasar için bu kez gönderilenin bildirim görevi ve bunu ihlali sonucu taşıyıcının sorumluluğunu genişleten sözleşme yapılabileceği, eşyanın sigorta edilebileceği söz konusuysa, gümrük, vesaire yükümlülükleri hakkında bilgi verilmeli. Verilmezse ne olur? Neticesi ağır olur. Biraz sonra göreceğimiz kurtuluş beyinelerinden hiçbirisinden taşıyıcı faydalanamaz. İki, taşıyıcı sorumluluğunu sınırlayamaz. Üçüncüsü,

zarar bildiriminden bahsedeceğimiz biraz sonra hasar ihbarı, bunu gönderilenin yapmamasının da neticesi ağır, ama diğer taşıyıcı bilgilendirme görevini ihlal etmişse, o hükme de dayanamıyor. Demek ki çok önemli bir görev olarak karşımıza çıkmış.

Ziya, hasarı herkes biliyor. İşin kuralı şu: Taşıyıcı yükü teslim aldığı andan teslim edeceği ana kadar meydana gelen ziya, hasardan sorumludur. Burada ne zaman teslim alındı, ne zaman teslim edildi, burada teslim almanın öne çekildiğini ortak taşımalara göre, teslim etmenin de ileriye atıldığı görülür. Çünkü yükleme taşıyıcıya ait, mobilyaları sökmek taşıyıcıya ait, hatta ambalajlama taşıyıcıya ait. Demek ambalajdan bile önce teslim alınıyor. Aynı şekilde boşaltırken de ötelendiğini vurguluyoruz mobilyaların yeni kurulmasını ve ambalajların yeni açılmasına kadar. Tabii yine diğer taşımalara nazaran yüklemesinde de bu işin bir hususiyet var: Ambalajlanan, sökülen mobilyalara alıp, merdivenden aşağı indirmek, asansörden indirip taşıta yüklemek, ne olursa zaten o sırada oluyor. İşte burada taşıyıcının risk alanında olan bir sebep. Genel kurtuluş beyineleri aynı, bunlar genel kurallar. Gönderilenin veya gönderenin davranışı ya da eşyanın özel ayırımından kaynaklanırsa ya da taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen taşınılamaz ya da sonuçta gönderilemez bir halden meydana gelirse, sorumluluktan kurtuluyor, ama bunun yanı sıra birkaç özel kurtuluş beyinesi sayılmış. Mesela, değerli maden, taşlar, kıymetli evrak, bunları bu yolla taşımıyoruz, canlı hayvan ve bitkiyi bu yolla taşımıyoruz. Eşyanın doğal ya da ayıplı nedeniyle yapısı nedeniyle kolayca zarar görebilecek nitelikteyse, yine kurtuluyor. Uygun olmayan büyüklük ve ağırlıktaki eşyanın yüklenmesi ve boşaltılması gönderenin ısrarıyla, o zaman yine sorumluluktan kurtuluyor. Ambalajla, yükleme ve boşaltma eğer taşıyıcı tarafından yapılmamışsa, bunu biraz sonra konuşacağız. Fakat tabii bu sebeplere dayanabilmek için de taşıyıcının özen görevi kapsamında bütün tedbirleri alıp, bütün talimatlara uyduğunu kendisinin ispat etmesi gerekiyor.

İki tanesini konuşacağız dedik. İşte birincisi bu ambalajlama ve işaretleme, bunu gönderen yaptıysa ne olur, bazen gönderen de ... bazen bunu yapmakta ısrarcı da olur. Örneğin ben ... boşalttığım zaman bütün kitap kolilerini ben tasnif ederim ve ben numaralarım, çünkü bunun bir alfabetik sırası vardır, saatlerce ... uğraşmayayım diye gönderen yapabilir. Yaparsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilir bu sebebe dayanarak ambalajdan dolayı, özel bir beyine. Fakat acaba burada taşıyıcının kontrol görevi var mıdır? Bunu geçen panelde anlatırken demiştik ki benim de fikrim budur: "Taşıyıcı ambalajın sadece görünüşteki durumu iyi midir, kötü müdür, buna bakar. Yoksa ambalaj yeterli midir, değil midir o eşya için, ona bakmaz"

Kural olarak ben ticari taşımalarda o görüşteyim, ama taşınma eşyasının taşınmasında ambalajın yeterliliğini de kontrol etme görevi verilmiş. Yani görünüşte durumun iyi olmasıyla yeterli olması arasındaki fark şudur: Siz o 72 parça porselen takımını yeterli olmayacak zayıf bir kutunun içine koyduysanız onu taşıyıcının adamları yerden kaldırdığınız zaman bütün porselenler yere dökülmüşse, işte bu taşınan malın cinsine uygun olmayan, yeterli dayanıklılığı taşımayan, dolayısıyla yeterli olmayan bir ambalajdır dışarıdan güzel görünse bile, sağlam görünse bile. Demek ki taşıyıcının bu hususları nezaret görevi var.

Yükleme ve boşaltma da aynı konu geçerli, gerçi bu ambalajdan farklı olarak efendim, taşınma eşyası taşıyoruz, ama biz yükleyelim, biz boşaltalım şeklindeki durumun pratikte çok ortaya çıkacak olan bir durum değildir, ama öyle olduysa özel bir beyine olarak taşıyıcı buna dayanabilir. Bu durumda da yine nezaret görevi vardır. Genel nezaret görevi hakkında söylenilen şeyler burada da geçerlidir.

Zarar bildirimi önemli ve ihtilaflı meselelerden bir tanesi. Şöyle ki, taşıma sonrasında eğer ziya, hasar açıkça görülüyorsa, taşıyıcıya 3 işgünü içerisinde, aksi halde 14 gün içinde zarar bildirimi yapmak gerekir. Bunu yapmayınca talep hakları sona erer. Bakın, buradaki 889'dan farklı, orada bir ziya, hasar karinesi var bildirim yükümlülüğünün ihlalinde, buradaki karine değil, hak ... oluyor, neticesi çok ağır. Hak ... olduğu için de bunu 901'deki taşıyıcının bilgilendirme görevine bağlamış. Taşıyıcı buna ancak göndereni o yazıda anlattığımız şekilde açık, anlaşılır, okunaklı bir yazıyla bu zarar bildirimi hakkındaki görevini de hatırlattıysa dayanabilir, aksi halde dayanamaz. Ticaret Kanununda bu böyle, ama bir de Tüketici Kanunundaki durum var. Onun karşılığı da ayıp ihbarıdır. Çünkü taşıma bir hizmettir, mallar ayıplı olduğu gibi hizmetler de ayıplı olabilir ve bir ayıp söz konusu olduğu zaman ne olur? Ayıp ihbarı yapılırdı, o şimdi kalktı yeni Tüketici Kanununda. Yeni Tüketici Kanununa göre ayıp ihbarı yapmak gerekmiyor. Zamanaşımı süresi içerisinde -ki iki yıldır- seçimlik hakkınızı kullanabilirsiniz sözleşme ... vesaire gibi ve seçimlik hakkını kullanmak için ayıp ihbarı yapmanız gerekmez. Peki efendim, taşıyıcı taşımış, sözleşmeyi ifa etmiş, yükleri boşatmış, ambalajları açmış, hiçbir şey yok, 1.5 yıl sonra efendim, bizim porselen takımını kırmıştınız diye dava açılırsa ne olacak ayıp ihbarı kalktığına göre? Bu burada iki tane mesele çıkacak: Bir ispat meselesi ortaya çıkacak. Tabii ... olduğu ne malum? Bu genel hükümlere göre çözülecektir ve niçin bu kadar beklediniz konusu da gerekçeyle göre, kanun koyucuya göre dürüstlük kuralı ve hakkın kötüye kullanılması yasağı kapsamında çözülmesi gereken problemler olacak.

Ne dedik? Taşınma eşyası söz konusu olduğu vakit örneklerin çok büyük çoğunluğunda tüketici de bu söz konusu olacağından o zaman Tüketici Kanununun burada zarar bildirimi ... önüne geçtiğini göreceğiz bir, ikincisi ve yine önemli bir konu taşımada zamanaşımı süresi 1 yıl, ama Tüketici Kanununda 2 yıl. Demek ki zamanaşımı süresinin de taşınma eşyasının söz konusu olduğu ... göreceğiz. Ayıplı hizmet 13. maddede ve buna karşılık seçimlik haklar 15. maddede sayılmış. Ben bunların hepsini olduğu gibi yazdım görülsün yeni bir kanun diye, fakat altı çizili olanlar bizim için önemli. Ziya, hasar bağlamında mesela, hizmetin kararlaştırılmış veya objektif olarak taşınması gereken özellikleri taşımadığı belki bu kapsama sokulabilir ya da yararlanma amacı bakımından değerinin ortadan kalkması ya da azalması denilebilir. Buna karşılık verilen seçimlik haklarsa 4 tane, ama bedelden indirim belki alakalı olabilir ve bu 4 hakkın 4'ünden birlikte kullanılmak üzere Borçlar Kanununa göre tazminat da istenebilir. Yani hizmetin yeniden görülmesi artı tazminat ... gibi.

Gecikmeden doğan sorumluluk iki türlü olabilir. 875'te gecikmeden bir zararın doğmuş olması söz konusu, taşıyıcı bunun tazminiyle yükümlüdür. 3. fıkrasına göre gecikmeden bir zarar doğarsa bile, bir de taşıma ücretinin gecikmeyle orantılı şekilde indirilmesi söz konusu. Bunun kurtuluş beyineleri de yine aynıdır. Burada bir özellik yok. Tüketici Kanununda konu nasıl düzenlenmiş? Gene ayıplı hizmet kapsamına girebilir. Hangileri kapsamına girebilir? 1, 2 ve 4'e girebilir. Mesela, hizmetin sözleşmede belirtilen süre içinde hiç başlamaması veya taşınmasına başlanmış olan yükün teslimindeki gecikme söz konusu olabilir. Daha ziyade şehirlerarası taşınma eşyası taşınmasında bu söz konusu olabilir. Buna uyan seçimlik haklarda eğer hiç taşınmaya başlamadıysa, gecikme o aşamada yaşandıysa sözleşmeden dönme olabilir, gecikme nedeniyle bedelden indirim olabilir Ticaret Kanunuyla paralel şekilde ve zarar varsa yine Borçlar Kanunu uyarınca ayrıca zarar da istenebilir.

Son olarak sınırlamadan biraz bahsedelim. Taşıyıcının burada da sorumluluğunu sınırlama hakkı var, ama 882'den farklı. Yüklem hacminin metreküpü başına 1 500 ... yani üç tane dolabı aldınız, kocaman bir tır kamyonunun içine koydunuz, kamyonun hacmine göre değil, yüklenen dolapların metreküpüne göre ... Buna paralel şekilde gönderenin de, ama şunu da söyleyelim, Tüketiciyi Koruma Kanunu kapsamında bu sınırlı sorumluluğun uygulanabilirliği de biraz şüpheli. Çünkü Tüketiciyi Koruma Kanununda böyle sorumluluk sınırlaması diye bir şey yok. Sorumluluk sınırlamak derken o ... ile sorumluluk" dediği şey, ile sorumluluğu sınırlama diye bir şey yok. Gönderenin sınırlama hakkı da evet var, bu da yine

yükleme hacmi metreküpü başına 1 500 SDR'yle sınırlı yine tabii 861'den farklı olarak. Taşınma eşyası taşınması böyle, beni dinlediğiniz için teşekkür ederim.

Av. DİLEK TAŞÖREN- Serdar Hocama da çok teşekkür ediyoruz. Ben de özellikle belirtmek istiyorum, biz bu yeni Tüketici Kanunu yürürlüğe girme noktasında, yani yürürlüğe girmeden önce hâkimlerle görüştüğümüzde onlar tabii taslak halinde taşınma konusunun kendilerine geleceğinden dolayı hazırlanmaya başlamışlardı. Ciddi bir iş yükü geleceğinin farkındalar ve bu konuda da gerçekten işin ihtisas sahibi kişilerle birliktir araştırmalarına başlamışlardı. Ben bu bilgiyi paylaşmak isterim ve gerçekten tüketicine giden taşıma eşyası taşımalarında tüketici her zaman haklıdır şeklinde bir sonucu elde edilecektir. Neyse ki bütün davalarda demesek de elbette hakkaniyet gözetilecek, ama öncelikle tüketicinin öncelikleri her zaman ön planda olacak. Şimdi sorular varsa eğer soruları alalım sırayla, buyurun.

SALONDAN- ... ülkemizde en fazla kullanılan ... Ben şunu sormak istiyorum: Hepinizin bildiği üzere Türkiye'de kanayan yara trafikte ölüm, her gün kazalar oluyor, şeyler oluyor. Tabii ... birçok şey yapılıyor, ama özellikle son olaylarda doğuda özellikle ... dolayı birçok trafik kazası ... sizin dediğiniz gibi yeni bir kanun yapılması ... bunu Borçlar Kanunundaki zarar ... bir farkları olma ... daha farklı olmalı, çünkü ispat yükü ...

Yrd. Doç. Dr. RAMAZAN DURGUT- Yolcu taşınması çok ayrı ehemmiyetli bir konu, çünkü insan faktörü, insanın canı girdiği zaman diğerlerine göre çok farklı düşünmemiz lazım. Belki burada haksız fiildeki zarar ve bunun ispatına ... hükümlerin getirilmesi gerektiğini bu konuda, ikincisi yine bagajı kaybında da ispat kolaylığı ve tazminat bakımından zararın belirlenmesi bakımından maktu tazminat öngörülmesinin yerinde olacağını düşünüyorum.

SALONDAN- Serdar Hocama soracağım. Şu hacim metreküp sorumluluk sınırı bakımından ... söküp taşınmasına izin vermesek veya söküp taşımayı tercih ettiği varsayımında acaba gönderenin bu yetkisi olacak mı? Yani bunu sökme kardeşim, bu hacimde taşı deme şansımız olacak mı? Çünkü şahsi eşya başta da belirttiğiniz gibi o benim için çok kıymetli, söküp takılmasına bile izin vermediğim bir dolap, yani o katmalı, oymalı dolabımızdan bahsediyorum.

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- Kakmalı, oymalı dolapta maalesef...

Av. DİLEK TAŞÖREN- Önce kapıdan çıkacak mı?

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- Kakmalı, oymalı dolaplar tek parça halinde geliyor, onlar bu demontesi söz konusu zaten olmuyor. Dolayısıyla dolap açısından konuyu bu şekilde çözmüş olduk.

Av. DİLEK TAŞÖREN- Ama böyle bir sıkıntı da var, eğer oradan çıkıp da bu tarafa geçme şansı varsa tabii.

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- Bu tabii taşımanın icrasıyla alakası bir şey, yoksa efendim, hiçbir taşıyıcı da şunu yapacak değildir. Bu demonte edersek mobilyaları sıralama limiti de aşağı düşürebiliriz diye bir işe girmeyeceklerdir zannımca.

Av. DİCLE ERTAN- Benim sorum Sayın Ramazan Durgut Beye. Dediniz ki yolcu taşımalarında kara taşınması bakımından bir yıllık bir zamanaşımı var, ancak denizyoluyla yolcu taşınmasında iki yıllık bir zamanaşımı var. Siz de benzer bir örnek verdiniz. Önce denizyoluyla, akabinde karayolunda yapılan bir taşımada bir zarar meydana geldi ve bu zararın nerede meydana geldiğini tespit edemedik. Kanunda yanlış okumadıysam 904. ... maddede zararın nerede geldiği belli olsa bile en erken 855. maddedeki zamanaşımı uygulanır diyor. Orada da bir yıllık bir zamanaşımı süresi var. Tüketici Kanununda da iki yıllık bir zamanaşımı süresi var. Bu durumda zararın nerede meydana geldiğini bilmiyorsak bu zamanaşımından hangisi uygulanır, Tüketici Kanunu çerçevesinde de değerlendirir misiniz?

Yrd. Doç. Dr. RAMAZAN DURGUT- Tabii ki taleple tacir ve ticari iş niteliğindeyse, Ticaret Kanunundaki zamanaşımından bir yıllık sürenin uygulanması ... tartışmaya gidecek bir durum yok. Tüketici olması durumu bakımından şu an herhangi bir istisna tanınmamış durumda, yani tanınmadığı durumda dahi bir yıllık hükmü uygulayacağız.

SALONDAN- ... acaba elinizdeki ... sınırın daha yüksek olması denizdeki riskin daha mı fazla olmasından kaynaklanıyor? Bunu soracaktım, bir de Serdar Hocama şeyi soracaktım, üretim biriminden ... ters örnekten verilmesini söylediğiniz şekilde, yani uyguladığı değildir. Diğer örnekte de yine şu değildir şeklinde verilmiş. Peki, üretim biriminden kasıt nedir? Onu çözemedim ben, siz ne düşünüyorsunuz en azından kanunda bir açıklık yoksa?

Yrd. Doç. Dr. RAMAZAN DURGUT- Tabii bunun birkaç sebebi olur. Bir tanesi denizyoluyla taşımada tüm eşyasını, tüm değerli eşyasını taşıyor gibi bir anlayışla Atina Konvansiyonunda yüksek sınırlar belirlenmiş

olabilir. Aynen yansıtıldığından dolayı bizim kanunumuzda da bu yüksek sınırlar getirildi. Tabii karayolu bakımından aynı hususu söylememiz söz konusu değil, burada düşük belirlenmiş, ama çok düşük, yani ikisi arasındaki oranlamada çok büyük fark var. Orta yolun bulunması ya da üst limitin dikkate alınması daha yerinde olacak kanaatindeyim. Özel bir sebep gözükmüyor gerekçeden ...

DİCLE ERTAN- Ben az önceki soruma bir ilave yapmak istiyorum. Kanunun 904. maddesindeki yanılmıyorsa 904, en erken ifadesiyle vurgulanmak istenilen nedir? Şimdi denizyolu taşımasında iki yıllık bir zamanaşımı var, en erken bir yıla en geç iki yıllık bir zamanaşımı da var, acaba böyle bir durumda yolcu tüketiciyse, iki yıllık zamanaşımını uygulayabilir miyiz, bu sonuç mu çıkıyor acaba?

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- Bu arada ben size cevap vereyim isterseniz. Üretim birimi kanunun lafzında yok, üretim birimini bize gerekçe söylemiş. Kanun diyor ki: Ben büroda veya benzeri yerden, benzeri yer var. Benzeri yerin ne olduğunu açıklamak için üretim birimi diye bir kavram ortaya atmış, onu açıklamak için de iki tane örnek vermiş. demiş ki: Efendim, fabrikadaki makineleri söküp öteki fabrika binasına taşırsam bu olmaz. Başka ne demiş? Buzdolabı işletmesi fabrikadan depoya taşırsa bu da olmaz. Olmaz deyince siz de ne olur bu üretim birimi diye sormakta haklısınız. Doğrusu ben de ona bir örnek veremiyorum, gerekçeden ortaya çıkan bir şey. Belki şöyle diyebilirsiniz: Acaba bu buzdolabı perakendecisinden çıkan bir buzdolabı tüketiciye gitse ne olur? Üretim birimi falan olabilir mi, bu kapsamda tabii biz gönderene bakıyoruz. Gönderen de bir ticari işletme olduğu için Tüketici Kanunu kapsamına girmeyecektir, ama Tüketici Kanunu kapsamına girmeyen bir taşınma eşyası söz konusu olabilir mi diye belki ileride bir tartışma çıkabilir belki bir ihtimal, ama benim aklıma gelen bir üretim birimi yok doğrusu, ama sorunuzda haklısınız.

SALONDAN- Benim aklıma gelen var mesela, benzeri yer dernek, vakıf, vesaire.

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- Benzeri yere örnek bulabiliriz, ama üretim birimine doğrusu örnek bulmak son derece güç.

Belki hani ticari faaliyet için de bir şey ... fabrikanızda ... mesela fabrika ... sahipleri ... hani ...

- Şöyle bir katkı verebilir miyim? Mobilya atölyesine evimize mobilya yaptırmışsak ve taşımasını da kendimiz üstlenmişsek, başka bir

şehre götüreceğiz, gönderen biziz, üretim biriminden, yani mobilya atölyesinden mobilya satın aldık ve taşıyoruz. Nereye? Kendi evimize ya da ofisimize. Bu durumda sanki kanun kapsamına giriyor diye düşünüyorum. Hani üretim biriminde evimize.

- Üretim biriminden, atölyeden mobilyayı aldınız, taşıyıcıyı kendiniz buldunuz, taşıyıcı oradan aldı, öbür tarafa götürdü, ama onun zaten bir taşınma eşyası olduğunda bir kuşku yok. Orada zaten gönderen zaten tüketici, gittiği yer teslim yeri zaten bir ev, taşınan mobilya zaten taşınma eşyası, orada zaten bir kuşku yok.
- İşte üretim biriminden, ama kuşkusuz bir şekilde taşınma eşyasıdır.
- Bu şeyde ben kendi şeyimde tartışmıştım onu, ben bir taşınma eşyasının taşıma sözleşmesinden farklı ve karma nitelikli bir sözleşme, yani sökme var burada, binadan dışarı taşıma var, yükleme var, paketleme var, artı taşıma var, öbür tarafta kurma, aynı şekilde ambalajlama.
- Tabii taşıma dışında edimler de var ve onlar da son derece önemli, yani mobilyayı alıp da oradan merdivenden indir, taşıta koy, yani bu da taşıtın oradan bir noktadan bir noktaya taşınması kadar önemli olan bir edim.
- Dolayısıyla üretim birimlerinde eğer bir fabrikanın sökölüp başka bir binada kurulması söz konusuysa, kullanılmış fabrika ünitesinin, o zaman bunu da taşınma eşyası düşünmek lazım. Fakat sıfır, fabrikadan çıkmış ambalajında özel kolilerinde geliyorsa, bu üretim taşıma eşyası değil, karayolu taşıması olarak düşünmek lazım.
- Ama tabii şöyle bir şey diyebiliriz: Ticari ve mesleki amaçlar dışında.
- Yok, büro da ticari olabilir.

- Yani ticari ya da mesleki amaç, yani o zaten Tüketici Kanununda da var olan bir tartışma, işin amacına girdiğiniz zaman şekli biraz değişebiliyor. Mesela, ben gittim Bauhaus'dan bir tane çadır aldım, eve geldim, çadır delik. Ayıplı mı? Ayıp olduğu açık. Peki, ben kimim? İkinci ölçü, ben tüketici miyim? Ticari ya da mesleki amaçla mı ben almışım? Üniversite hocası olduğuma göre her ne kadar böyle ... işlere meraklı bir adam olsam da benim mesleğimle alakalı olmadığı çok açık. Peki, aynı çadırı Nasuh Mahruki alsaydı ne olacaktı? Adam tacir, orada aynı çadıra tüketici işlemdir derken öbürüne göre burada tüketici işlemi değil midir diyecektik o

zaman? Mesleki amaç, ölçü bu. Bir tane size şeyinden vereyim, tacirden örnek vereyim. İş Bankası A.Ş. Beşiktaş Şubesi, şubeye takmak için gitmiş 3 tane klima almış. Şimdi tacir mi? Tacir, tüzelkişi tacirde adi hukuk alanı yok zaten, her yaptığı iş ticari iş, ama şunu söyler misiniz? Ticari faaliyetle ne alakası var aldığı 3 klimanın? Yani klima distribütörü değil ki, işte burada şu ölçüler aslında kanunda yok, ama benim bildiğim kadarıyla yabancı literatürde de bunlar var. Son kullanıcı mı, yeniden satıcı mı? Asıl mesele bu.

- Aynı işi yapmak üzere yüklenmesi.
- Yani amaç ve şey dışında bir de bu var. Ona göre biz onu artık yorumlayacağız.

MÜJDAT- Sayın Serdar Hocama güzel sunumu için, yine Ramazan Hocama güzel sunumları için teşekkür ediyorum. Serdar Hocama bir sorum var. Türkiye’de geçici görev yapan bir havayolu taşıyıcısının yöneticisi kısmı ev eşyalarını nakli hane olarak yurtdışına gönderiyor karayoluyla, bu gönderme esnasında gümrük çıkış beyannamesi ... (12.06) ambalajlama, her türlü belgeleri de CMR, uluslararası ... yük senedini de belgelerin arasına koyuyor. Eşyalar yurtdışında konutunda boşaldıktan sonra hasarlı olduğu anlaşılıyor ve ekspertiz raporuyla da tüm dökümleri yapıyorlar ve Türkiye’de eşyaların yurtdışı edilmeden önce sigortalamasını yapan sigortacı şirkete rücu ediyor yabancı misyon delegesi ve sigortadan eşyalarının hasarlanan bölümüyle ilgili tazminatını alıyor. Sigorta şirketi de taşıyıcı karayolu şirketine ... Şimdi böyle bir dosya, bu dosyada olay taşımacılık uzmanı ve hukukçu bilirkişiye intikal ettiğinde ki böyle bir dosya var, CMR hükümlerini bilirkişilerin yorumu ve hüküm kurma esnasında kendilerine göre mümkün müdür, ne yapılması gerekir?

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- Şimdi değildir, ama neticesi değişmez. Şöyle ki değişmez: Bu gümrük, vesaire oralardan kaynaklanan bir ihtilaf yok herhalde, zira hasar.

MÜJDAT- Hiçbir şey yok.

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- Şimdi CMR kapsamına girmiyor taşınma eşyası taşınması.

MÜJDAT- CMR’ı taşıyıcı bu işlerde ihtisas konusu olan bir şirket, özellikle bu işleri yapan, kapıdan kapıya uluslararası nakliye yapan beynelmilel bir şirket CMR’a uluslararası ... yük senedindeki ... bütün talimatları da uygulamış.

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- Şimdi tabii taşınma eşyası taşıyor olduğunda başka bir şeyleri düşünmemiştir, rutin bir taşıma gibi uluslararası taşıma yaptığına göre onu yapmıştır, ama iş ne olur dersiniz şu olur: Bu bir taşınma eşyası olduğu için Ticaret kanunu hükümleri geçerli, ama orada da ne diyor? 7 tane özel hüküm var taşınma eşyası taşınmasıyla alakalı, ondan sonra ne uygulanacak? Genel hükümler. Başka? Eşya taşıma. O hükümler de geçen panelde zaten anlaştığımız, CMR’nin aşağı yukarı aynı, yani sonuca biz buradan gidiyoruz, ama neticede varılacak nokta pek de farklı olmayacaktır, ama tabii doğrudan uygulama alanı yok taşınma eşyasının.

Yrd. Doç. Dr. RAMAZAN DURGUT- Şimdi şunu da atlamayalım Serdar Hocam, yanlış anlamayın, özür dileyerek, şimdi MÖHUK’ta sözleşmelere uygulanacak hukukun tespitinde ana kural hukuk seçimidir.

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- Tabii bu Türk mahkemesine gidip de Türk hukukuna dayandıysanız ben o ihtimali söylüyorum.

Yrd. Doç. Dr. RAMAZAN DURGUT- CMR taşıma senedi olduğuna göre ve altında iki tarafın imzasının ... karşımıza çıkmışsa, artık taraflar hukuk seçmiştir. Yani taşınma eşyası taşınmasında dahi uygulanacak hukuk olarak CMR’yi seçmişlerdir diye düşünürüm şahsen, çünkü ortada bir senet var, altında hem taşıyıcının, hem gönderenin imzası var. O zaman hukuk seçmişler. MÖHUK’ta ilgili hüküm gereğince seçilen hukuk CMR’dır, o zaman buna CMR uygulanacaktır. CMR’ın uygulanmayacağına ilişkin kayıt nereden kaynaklanıyor? Yasa gereği uygulanmamak, yoksa seçilerek uygulanmasına bir engel yok diye düşünürüm.

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- Somut olayda yaptığınız şey eğer açıkça biz bunu seçtik gibi bir cümle.

Yrd. Doç. Dr. RAMAZAN DURGUT- Senette CMR ibaresi zaten hukuk seçimini sağlamak için, yani konvansiyon şunu yapmaya çalışıyor.

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- Tamam da, seçtiğiniz hukukta seçtiğiniz hukukun uygulanacak olan hükümlerinden bir tanesi de şu: Taşınma eşyası hariçtir. Yani şimdi yumurta tavuk şeyine de gidebiliriz, ama neticede Türk Ticaret Kanunu genel hükümlerden de, eşya taşımadan da hareket ettiğiniz zaman ikisi de aynı olduğu için netice zaten aynı yere varıyor.

SALONDAN- Güzel bir değerlendirme oldu.

SALONDAN- Ben çok teşekkür ediyorum her iki sunum için, Ramazan

Hocamızın söylediklerine katılıyoruz, fakat uyumlu olması gerekir dedi, o çok mümkün değil. Yani uyumlu olmasını beklemek de çok mümkün değil. Çünkü deniz ticareti bağlamında yaklaşık 7 tane uluslararası konvansiyon biz aldık Türk Ticaret Kanununa, bu çerçevede bunlardan bir tanesi de Atina Konvansiyonu, Atina Konvansiyonundaki hükümleri biz doğrudan aldık. Dolayısıyla onları değiştirme imkânımız pek mümkün değildi. Kaldı ki zaten Türkiye Montreal Sözleşmesine de taraf, burada da aynı yine yolcu taşıması anlamında farklı farklı sorumluluk sınırları, vesaire söz konusu. Fakat ben burada bu hani katkı yaptıktan sonra asıl bir husus var, onu özellikle ifade etmek istiyorum. 1270. maddede zamanaşımı kavramındaki bir ayrım var, o şu: Bedensel eğer yolcu ölmüşse ya da bedensel bir zarar meydana gelmişse Atina Konvansiyonuna göre iki yıldır zamanaşımı süresi, fakat aynı şekilde bagaj dolayısıyla da iki yıldır. Fakat Türk Ticaret Kanununda şöyle bir değişiklik yapıldı, daha doğrusu komisyon bunu iki sene olarak kabul etti, sonra genel kurulda bu iki senelik süre zannediyorum Adalet Komisyonu Başkanı Ahmet İyimaya'ydı, o da bu alanda çok iyi bir tazminat konusunda, o iki senelik süreyi 10 seneye çıkarttı. Dolayısıyla şöyle bir şey ortaya çıktı: Yani Atina Konvansiyonunda iki sene olan yolcunun ölümü ya da bedensel zararından doğan sorumluluğundaki zamanaşımı sınırı farklılaşmış oldu. Biz tabii burada belki asıl sorunlardan bir tanesi şu: Türkiye'nin bu yaklaşık 7 tane uluslararası sözleşmeye taraf olmasıyla birlikte şunu da bekliyoruz biz, Türkiye bu Türk Ticaret Kanununun içeriğe alması şunu bekliyoruz: Bunlara taraf olmasını bekliyoruz. Yani bu süreç tabii uzun sürüyor. Hâlâ biliyorsunuz işte Lahey'e tarafız, ama biz ... protokolüne taraf olma çalışmaları, vesaire devam ediyor. Dolayısıyla biz Atina sözleşmesine taraf olduğumuz zaman bu 1270. maddeye ilişkin birtakım problemler çıkacak. Yani o 2 yıllık süreyle 10 yıllık süre konusunda birtakım farklılıklar çıkacak, bunu eklemek istedim.

Sorumluluğun sınırı konusunda da bu tabii asıl olan zarar, yani ne zarar varsa onun istenmesi gerekiyor. Burada sorumluluk sınırının yüksel olup olmaması tabii önemli, ama yüksek olması kimin için önemli? Doğal olarak yolcular için önem arz ediyor. Baktım az önce Montreal Sözleşmesinde yolcunun ölümü dolayısıyla bir ayrım var. Yani iki basamaklı şey var orada, 100 000 SDR'ye kadar hiçbir şekilde sınırlayamıyor, 100 000 SDR'den sonra belli birtakım şeyleri ispatlaması halinde yine sınırlı sorumluluk söz konusu olmuyor, ama ispatlayamazsa artık orada zaten bir sınırsız sorumluluk, vesaire gibi bir durum söz konusu oluyor. Şeydeyse 400 000 SDR'yle sınırlı, yani burada sorumluluğun sınırlarına ilişkin hususlar birazcık tabii deniz taşımasında farklı, çünkü unsurlar farklı. Neden? İşte hava taşımasında havayolu şirketleri söz konusu oluyor, diğer tarafta başka türlü

sözleşme, dolayısıyla burada bir uyumun beklenmesi zaten çok mümkün değil, bunun hani eşyanın değeriyle ilgili olması da çok şey değil. Çünkü bu 1267. madde var. Orada eğer yolcuya ait kıymetli evrak, para, vesaire şeye teslim edilmemişse, zaten burada herhangi bir sorumluluk da söz konusu olmuyor. Dolayısıyla ben hocamızın şey görüşüne kesinlikle katılıyorum, karayolu bağlamında bir yolcu taşımaya ilişkin bir düzenlemeye ihtiyaç var, fakat uyum konusu bu saatten sonra Türkiye için zaten mümkün değil. Çünkü hem Türkiye Montreal'a yeni taraf oldu biliyorsunuz.

Av. DİLEK TAŞÖREN- Toparlamanızı rica edebilir miyim?

İki şeyi karıştırıyorsunuz bence, biz iç taşımaları, Türkiye'de uygulanacak olanları düzenliyoruz. Direkt konvansiyon hükümlerini aynen almak zorunda değiliz. Konvansiyona taraf olma farklı bir şey, konvansiyon hükümlerini iç hukuka aktarmak farklı bir şey, ben bütün taşıma modları bakımından yeknesak kurallar öngörülebileceğini, farklı hususların özel hükümlerle düzenlenebileceği kanaatindeyim. İsviçreliler bunu yapmışlar, Almanlarda da farklı bir çalışma var. Türkiye'nin yapamayacağı gibi bir şey yok. Ben Türkiye'deki şu anki hukukçu potansiyeli olarak da biz bunu yapabiliriz, bu yönden katılmıyorum, sizin bu yaklaşımınız doğru değil, bir şeyi karıştırıyorsunuz bence.

SALONDAN- Ben şöyle düşünüyorum, tam aksine deniz ticareti konusunda bizim komisyonun amaçlarından bir tanesi şeffaflığı getirmektir. Yani uluslararası

Kanunun tamamında böyle bir amaç var zaten.

SALONDAN- Uluslararası konvansiyonların Türk Ticaret Kanununa aktarılmasıyla beraber Türkiye'nin daha güvenilir bir ülke olması hedeflendi. Ne anlamda? Şu anlamda: Şimdi Atina Konvansiyonu dediğiniz zaman bunu bütün dünya biliyor, Türkiye TTK'nın içine Atina Konvansiyonunu aldığı zaman herhangi bir şekilde ya da başka bir konvansiyonu aldığı zaman doğal olarak uygulanacak hukuk konusunda hiç kimsenin tereddüdü olmuyor. Böyle bir şeyimiz var.

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- Taşıma bakımından Atina Konvansiyonu uygulanamaz zaten, niye öyle diyorsunuz ki?

SALONDAN- Şu anlamda söylüyorum: Yani iç taşımayla.

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- İstanbul'dan Bursa'ya taşıyoruz, orada Atina Konvansiyonunun uygulanması gerekmiyor ki, uygulanamaz zaten.

Devletin hâkimiyet ilkesine aykırı sizin dediğiniz.

SALONDAN- Hayır, TTK'nın içine aldı, zaten uygulanacak.

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- Türk Ticaret Kanunu hükmü olarak uygulanacak, ikisi farklı şey.

SALONDAN- Tabii ki, ama burada şüpheye düşüyorlar.

SALONDAN- Sayın Hocam, çok özür dilerim, ama bakın, şurayı gerçekten kaçırmayalım lütfen, Türkiye'nin CMR'ye taraf olması ve CMR hükümlerini TTK'ya monte edilmesi, Türkiye'nin Atina'ya taraf olması ve Atina hükümlerinin TTK'ya monte edilmesi bakın, kanun yapmak Meclisin görevi, oysa uluslararası anlaşmalar yapılması çok daha farklı süreçlere tabi. O zaman şimdi Atina Konvansiyonu onlar değiştirip ... Meclisten çıkart, TTK'yı mı değiştireceğiz iç hukukumuz için? Bu yanlış bakın, SDR'nin o zaman siz muhtemelen komisyondasınız bilmiyorum, ama TTK'nın içine SDR'nin sokulması ne kadar yanlışsa, uluslararası konvansiyonlarla bir iç hukuk kanunu yapmaya çalışmak o kadar yanlıştır. Yani düşünebiliyor musunuz, Montreal Konvansiyonu bakın, 5 yılda bir limitleri güncelliyor, şu anda sorumluluk sınırını 13 SDR'ye çıkarttı kilogram başına, 4 000 SDR'yi 4 300'e çıkarttı, değiştiriyor. Biz sürekli kanun mu değiştireceğiz onlar uluslararası düzen böyle değişiyor diye? Bakın, Türkiye kendi kanununu yapmalı. Tabii ki anlaşmalardan referans almalıdır, Alman Kanunundan almalıdır, İsviçre'den almalıdır, İngiliz'den almalıdır, ama bu demek değil ki Atina'yı içselleştirelim, sonra da onlar çünkü Avrupalı böyle istiyor. Avrupalı SDR sorumluluk sunucusu, hayır efendim, Türkiye Büyük Millet Meclisi Türkiye için kanun yapar, uluslararası anlaşmalara ise yine Türkiye için taraf olur ve uluslararası ticarete tabii ki katkı verir. Türkiye'nin Montreal'e taraf olması çok iyidir, Rotterdam'a taraf olmalıdır, CMR'ye taraftır, CIM'in son haline taraftır, çok güzel, ama Türk iç taşıması bunlarla aynı olmak zorundadır demek kesinlikle bir abestir benim şahsi kanaatim.

SALONDAN- O zaman Hocam, şuna dikkat etmek lazım: Deniz ticaretinde zaten unsurların çok ciddi bir kısmı yabancı, yani tamamen Türk unsuru olan uyuşmazlık sayısı çok az, dolayısıyla yabancılık unsurunun çok fazla olduğu bir deniz ticaretinin de uluslararası konvansiyonlara sırtımızı dönüp, sadece kendi yaptığımız işle bir yere varmak çok zor, yani deniz ticareti bakımından özellikle söylüyorum.

Yolcu taşıması bakımından aynı şeyi söyleyemeyiz.

... (01.16) Türkiye bunlara taraf ...

Çok uzatmayalım, ama şunu söylemek istiyorum özellikle.

Eşya taşınmasıyla alakalı kısımları da siz işin içine dahil edip görmüyorsunuz, ama yolcu taşıma bakımından aynı şeyi söyleyemeyiz. Türkiye'de ne kadar denizyoluyla yolcu taşındığı, kaç tane firma olduğunu yani malum, o bakımdan yeknesak kural olmasında da bir beis yok.

Ama şöyle düşünmek lazım, yani bu uluslararası sözleşmelerle, yani ben taraf olalım falan demiyorum, ama halihazırda bir taraf olma süreci var.

Av. DİLEK TAŞÖREN- Özür diliyorum, biz sonlandırmak durumunda-yız. Bu tartışmaları özellikle bu konuları seçerek farklı toplantılarımızda tekrar ele almayı diliyoruz. Şimdi ben değerli konuşmacılarımıza aydınlatıcı sunumları için teşekkür ediyorum.

TAŞINMA EŞYASI: İHTİYAÇ VE UYGULANACAK HÜKÜMLER

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR

01 Şubat 2014

Taşınma Eşyası: İhtiyaç ve Uygulanacak Hükümler

Özel düzenlemenin sebebi ve kaynağı:

v“*Taşınma eşyası için özel hükümler öngörülmesi, bu tür eşyanın özel bir özeni, uzmanlığı, paketlemeyi ve paketleri açmayı, bazen de sökme ve yeniden kurmayı gerektirmesidir.*” (Madde Gerekeçesi - 864)

vTTK'daki bu hükümlerin kaynağı Alman TK'dır.

Uygulanacak hükümler:

v Varsa uluslararası sözleşmeler (CMR hariç),

v TTK: Özel hükümler (894-901), Genel hükümler (850-855) ve Eşya taşıma (856-893)

v 6502 sy. TükK (RG: 28.11.2013, Yür: 28.05.2014)

01.02.2014

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

01/17

Taşınma Eşyası: Nedir?

- v TTK, m.894: “Bir evden, bürodan veya benzeri bir yerden alınıp benzeri bir yere taşınan eşya”
- v “Oturulmakta, çalışılmakta veya benzeri bağlantılı işlerde kullanılan eşya” taşınma eşyasıdır (Madde Gerekçesi - 864).
- v “Üretim birimi” benzeri yer kapsamındadır (Madde Gerekçesi - 864).
- v Miras kalan eşyanın ve çeyizin mirasçının veya yeni evli çiftin evine taşınması, bu kapsamdadır (Madde Gerekçesi - 864).
- v Fabrikadaki makine ve tesislerin sökülüp taşınması ve ticari işletmeye ait buzdolaplarının depolar ve dükkanlar arasında taşınması, bu kapsamda değildir (Madde Gerekçesi - 864).

01.02.2014

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

02/17

Taşınma Eşyası: TTK-TükK ilişkisi nasıldır?

- Tüketici:**
vTTK, m.864/5: “sözleşmeyi ticari veya mesleki faaliyetleri ile ilgili olmayan bir amaçla yapan bir gerçek ya da tüzel kişidir.”
- vTükK, m.3/1(k): “Ticari veya mesleki olmayan amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişidir.”
- Taşıyıcı:**
vTTK.850/1: “taşıma sözleşmesiyle eşya... taşıma işini... üstlenen kişi”
- vTTK, m.850/3: “Taşıma işleri ticari işletme faaliyetidir”
- vTTK, m.851/1: “Eşya ... taşımayı arızı olarak üstlenen kişi hakkında da bu Kitap hükümleri, uygun düştükleri ölçüde, uygulanır.”

01.02.2014

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

03/17

Taşınma Eşyası: TTK-TükK ilişkisi nasıldır?

- Tüketici işlemi:**
vTükK, m.3/1(l): “... ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden ... gerçek veya tüzel kişiler ile tüketiciler arasında kurulan ... taşıma ... dahil olmak üzere her türlü sözleşme ve hukuki işlem”
- vTaşıma sözleşmesi, taşıyıcı ile gönderen arasındaki sözleşme gibi tanımlanmıştır (TTK, m.850/2). Buna göre:
- ŞGönderen tüketici ise, TükK uygulanır. TTK da bu ihtimal için farklı/özel hükümler koymuştur.
- ŞGönderen tüketici değilse, ne TükK ve ne TTK'daki farklı/özel hükümler uygulanır. Taşınma eşyası varsa TTK.894-901 uygulanır.

01.02.2014

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

04/17

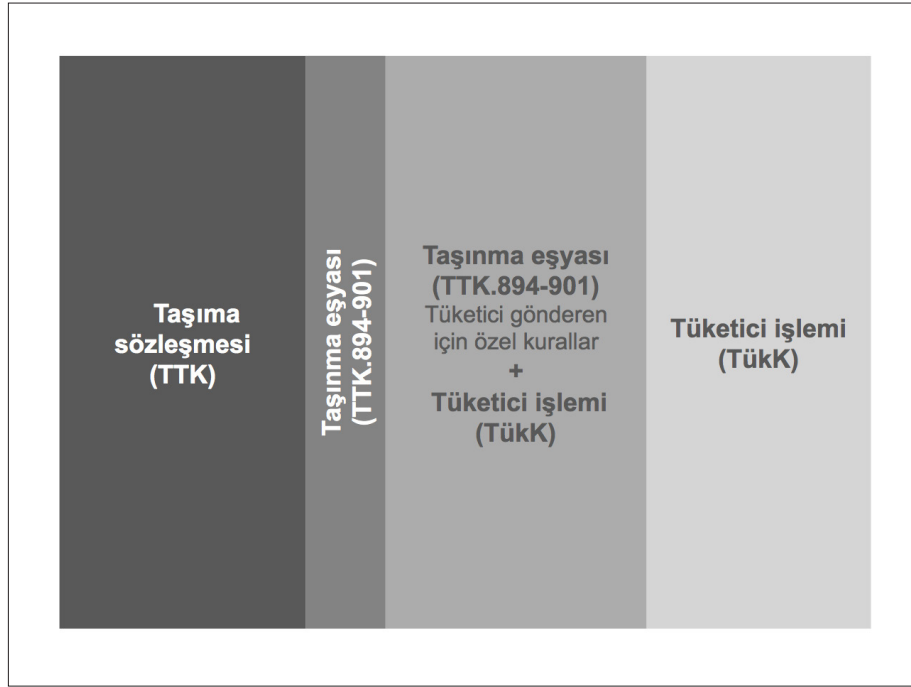
Taşınma Eşyası: TTK-TükK ilişkisi nasıldır?

- Tüketici işlemi:**
vTükK.83: “(1) Bu kanunda hüküm bulunmayan hallerde genel hükümler uygulanır.
(2) Taraflardan birini tüketicinin oluşturduğu işlemler ile ilgili diğer kanunlarda düzenleme olması, bu işlemin tüketici işlemi sayılmasını ve bu kanunun görev ve yetkiye ilişkin hükümlerinin uygulanmasını engellemez.”
- vPratikte, “taşınma eşyası” bulunan çoğu halde, “tüketici işlemi” söz konusu olur, TükK hükümleri TTK'nın önüne geçebilir, uyuşmazlık Tüketici Mahkemesine gider. Gönderenin tüketici olmaması ise, otomatik olarak, eşyayı “taşınma eşyası” olmaktan çıkarmaz.

01.02.2014

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

05/17



Taşınma Eşyası: Bilgilendirme

- v Ne zaman zorunludur? TTK.901/1: Gönderen tüketici ise.
- v Şekli nasıl olmalıdır? TTK.901/2, TükK.4/1: En az 12 punto ile yazılmış, sade, açık ve kolay anlaşılır olmalıdır.
- v Hangi hususları içermelidir? (TTK.901/1, 896/3):
 - § Taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran haller ve sınırlı sorumluluk,
 - § Zıya hasar için bildirim görevi ve buna aykırılığın sonuçları,
 - § Taşıyıcının sorumluluğunu genişleten sözleşme yapılabileceği,
 - § Eşyanın sigorta edilebileceği,
 - § Gerekliyse gümrük kuralları ve uyulacak diğer hükümler.
- v Yapılmazsa ne olur? (TTK.901/1):
 - § Taşıyıcı, sorumluluktan kurtaran genel ve özel beyyinelere dayanamaz.
 - § Taşıyıcı, sorumluluğunu sınırlayamaz.
 - § Taşıyıcı, zıya hasar için bildirim görevinin ihlaline dayanamaz.

01.02.2014

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

08/17

Taşınma Eşyası: Ambalajlama, yükleme-boşaltma

Ambalajlama, işaretleme, vb. işleri kim yapar?

vTTK.862: "...gönderen, ... eşyayı ambalajlamak zorundadır." "...gönderen, ... bu işaretleri de koymakla yükümlüdür." (genel kural)

vTTK.895/1: "Taşıyıcının yükümlülükleri, mobilyaların sökülmesi ve kurulmasını ... da kapsar." (taşınma eşyası)

vTTK.895/2: "Gönderen ... tüketici ise, taşınma eşyasının ambalajlanması ve işaretlenmesi gibi taşıma ile ilgili diğer işlerin yerine getirilmesi de taşıyıcının yükümlülüğündedir." (tüketici)

Yükleme, istif, sabitleme, boşaltma işlerini kim yapar?

vTTK.895/1: "Taşıyıcının yükümlülükleri, ... taşınma eşyasının yüklenip boşaltılmasını da kapsar."

vTTK.863/1'deki istifleme, bağlama, sabitleme de bu kapsamdadır.

vTeslim anı da buna göre belirlenir. Özellikle, teslim yeri – taşıt arasındaki taşıma önemlidir.

01.02.2014

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

07/17

Taşınma Eşyası: Zıya veya hasar (TTK)

Sorumluluk

vTTK.875/1: "Taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyaından, hasarından ... doğan zararlardan sorumludur."

§Teslim alma; yükleme (TTK.895/1), mobilyaların sökülmesi (TTK.895/1) ve (gönderen tüketici ise) ambalajlamadan (TTK.895/2) daha öncedir.

§Teslim etme; boşaltma (TTK.895/1), mobilyaların kurulması (TTK.895/1) ve (gönderen tüketici ise) ambalajların açılmasından (TTK.895/2) daha sonradır.

Genel kurtuluş beyyineleri

vTTK.875/2: Gönderenin veya gönderilenin davranışı veya eşyanın özel ayıbbı

vTTK.876: En yüksek özen - kaçınılamaz ve sonuçları önlenemez sebep

01.02.2014

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

09/17

Taşınma Eşyası: Ziya veya hasar (TTK)

Özel kurtuluş beyyineleri (TTK.898)

- (1) Değerli maden ve taşlar, para, kıymetli evrak, vb. taşınması,
- (2) Gönderen tarafından yapılan veya taşıyıcı tarafından yapılmayan ambalaj veya numaralama yetersiz ise,
- (3) Gönderen tarafından yükleme veya boşaltma yapılmışsa,
- (4) Taşıyıcının uyarısına rağmen, gönderenin ısrarıyla, yükleme-boşaltma yerinin şartlarına uygun olmayan büyüklük ve ağırlıktaki eşya yüklenmiş veya boşaltılmışsa,
- (5) Canlı hayvan veya bitki taşınmışsa,
- (6) Eşya doğal veya ayıplı yapısı nedeniyle kolayca zarar görecektir nitelikte ise.

vBu sebeplere dayanabilmek için, özen görevi (TTK.876) kapsamında bütün tedbirler alınıp bütün talimatlara uyulmalıdır (TTK.898/3).

01.02.2014

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

10/17

Taşınma Eşyası: Ziya veya hasar (TTK)

Gönderen tarafından yapılan ambalaj ve işaretleme

vNasıl yapılmalı?

§TTK.862: Ambalaj “eşyanın niteliği, kararlaştırılan taşıma dikkate alındığında ... eşyayı ziya hasardan koruyacak ve taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde” olmalıdır.

§TTK.862: İşaretleme ve numaralama “eşyanın sözleşme hükümlerine uygun şekilde işleme tabi tutulabilmesi için”, buna uygun şekilde yapılır.

vTaşıyıcının kontrol görevi var mı?

§Genel olarak, bunların görünüştaki durumunu kontrol ile yükümlüdür, yoksa aleyhine karine doğar (TTK.858/2).

§Özel olarak, bunların yeterliği hakkında nezaret görevi de vardır, aksi halde sorumlu olur (TTK.876 ve 898/3).

01.02.2014

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

11/17

Taşınma Eşyası: Ziya veya hasar (TTK,TükK)

Zarar bildirimi

vTTK.900: Ziya hasar açıkça görülüyorsa 3 iş günü içinde, aksi halde 14 gün içinde bildirilmelidir. Aksi halde, talep hakları sona erer.

vTTK.889’ dan farklı olarak, burada ziya hasarın sebebi hakkında bir karine değil, hakkın düşmesi söz konusudur. O nedenle, hüküm TTK.901/1(b) ile beraber yorumlanır (Madde Gerekçesi - 900).

vTTK.901/1(b): Taşıyıcı, teslim sırasında, bildirimin süresi ve sonuçları hakkında göndereni bilgilendirmezse, TTK.900’e dayanamaz.

Ayıp ihbarı

vAB Yönergesi’ne göre zorunlu değil, pek çok Avrupa ülkesinde yok, bizde de kaldırıldı. Seçimlik hakların kullanılması için zaten bildirim yapılır, ayrıca ayıp ihbarı anlamsız ve faydasız. Zamanaşımı süresi içinde ayıp tespit edilirse, seçimlik haklar kullanılabilir. TMK.2, tabii sınırdır (Gerekçe-10).

01.02.2014

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

13/17

Taşınma Eşyası: Ziya veya hasar (TükK)

Ayıplı hizmet (TükK.13)

(1) Hizmetin sözleşmede belirtilen süre içinde başlaması,

(2) Hizmetin kararlaştırılmış veya objektif olarak taşınması gereken özellikleri taşınamaması,

(3) Hizmetin bildirilen veya ilan edilen özellikleri taşınamaması,

(4) Hizmetin yararlanma amacı bakımından değerini veya tüketicinin beklediği makul faydayı azaltan veya ortadan kaldıran maddi, hukuki veya ekonomik eksiklikler içermesi.

Seçimlik haklar (TükK.15) (+ TBK uyarınca tazminat)

(1) Hizmetin yeniden görülmesi,

(2) Hizmet sonucu ortaya çıkan eserin ücretsiz onarımı,

(3) Bedelden indirim,

(4) Sözleşmeden dönme.

01.02.2014

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

14/17

Taşıma Eşyası: Gecikme (TTK)

Sorumluluk

vTTK.875/1: “Taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın ... teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur.”

vTTK.875/3: “Gecikme halinde herhangi bir zarar oluşmasa da taşıma ücreti gecikme süresi ile orantılı olarak indirilir”

Kurtuluş beyyineleri

vGenel kurtuluş beyyineleri (875/2, 876) aynı.

vUygun bir özel kurtuluş beyyinesi (898, 878) yok.

01.02.2014

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

15/17

Taşıma Eşyası: Gecikme (TükK)

Ayıplı hizmet (TükK.13)

(1) Hizmetin sözleşmede belirtilen süre içinde başlaması,

(2) Hizmetin kararlaştırılmış veya objektif olarak taşınması gereken özellikleri taşınamaması,

(4) Hizmetin yararlanma amacı bakımından değerini veya tüketicinin beklediği makul faydayı azaltan veya ortadan kaldıran maddi, hukuki veya ekonomik eksiklikler içermesi.

Seçimlik haklar (TükK.15)

(3) Bedelden indirim,

(4) Sözleşmeden dönme.

+ TBK uyarınca tazminat (m.15).

01.02.2014

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

16/17

Taşıma Eşyası: Sorumluluk Sınırlama

Taşıyıcının sınırlama hakkı

- v TTK.899: Taşıyıcının sorumluluğu, ifa için gereken yükleme hacminin metreküğü başına 1.500 SDR ile sınırlıdır. (882'den farklı)
- v TükK karşısında, TTK.899'un uygulanabilirliği şüpheli.

Gönderenin sınırlama hakkı

- v TTK.897: İfa için gereken yükleme hacminin metreküğü başına 1.500 SDR ile sınırlayabilir. (864'ten farklı)

01.02.2014

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

17/17