

## DENİZ YOLU İLE EŞYA TAŞIMALARINDA GEÇ TESLİMDEN İLERİ GELEN ZARARLARDAN SORUMLULUK

Yard. Doç. Dr. Emine YAZICIOĞLU\*

### Giriş

Eşya taşıma sözleşmelerinde, taşımayı tahhüt eden taraf, sadece bir yerden bir yere eşya taşımayı değil, aynı zamanda taşınmak üzere teslim alınan eşyaya özen göstermeyi ve belirlenen varma yerinde eşyayı teslim almaya yetkili gönderilene gecikmeksizin teslim etmeyi de üstlenmektedir. Kara, hava ve demiryolu ile eşya taşımaya dair ulusal ve uluslararası düzenlemelerde, taşıyıcının gerek özen borcunun ihlali sonucu eşyanın zıya veya hasara uğramasından, gerek taşıma borcunun belirli sürede yerine getirilmemesinden ileri gelen zararlardan sorumluluğu emredici olarak hükme bağlanmıştır. Buna karşılık deniz yolu ile eşya taşımalarında, 1924 tarihli Lahey Kuralları<sup>1</sup> ile, taşıyanın özen borcunun ihlali sonucu eşyanın zıya veya hasara uğramasından sorumluluğu ayrıntılı biçimde düzenlenmiş; ancak taşıma borcunun süresinde ifa edilmemesinden (eşyanın geç tesliminden) ileri gelen eşyanın zıya veya hasara uğraması dışındaki zararlardan sorumluluk hakkında açık bir düzenleme getirilmemiştir. Bunun sonucu olarak, âkid devletlerin ulusal hukuklarının bu hususa ilişkin dü-

---

\* İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı

1 Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading). Türkiye bu andlaşmayı 14.2.1955 tarih ve 6469 sayılı kanunla (RG 22.2.1955 / 8936) onaylamış ve andlaşma Türkiye hakkında 4.1.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

zenleme ve uygulamaları arasında farklılıklar meydana gelmiştir<sup>2</sup>. 1969 tarihli Visby Kuralları<sup>3</sup> ile Lahey Kuralları'nda önemli bazı değişiklikler yapılmışsa da, bu değişiklikler Lahey Kuralları'nı deniz taşımacılığının gereksinimlerini karşılayabilir hale getiremediği gibi, eşyanın geç teslim edilmesinden ileri gelen eşyanın zıya veya hasara uğraması dışındaki zararlardan sorumluluk konusundaki eksiklik de giderilmemiştir. Deniz yolu ile eşya taşımalarında eşyanın geç teslim edilmesinden sorumluluk, uluslararası alanda ilk kez 1978 tarihli "Denizde Eşya Taşıma Hakkında Birleşmiş Milletler Andlaşması" (Hamburg Kuralları - HK)<sup>4</sup> ile düzenlenmiştir<sup>5</sup>. Böylece, hem Lahey / Visby Kuralları'nın (L/VK) bu hususta açık hüküm ihtiva etmemesinden<sup>6</sup> kaynaklanan belirsizlik sona erdirilmiş, hem de taşıma hukukunun bütünü içinde sorumluluk ilkeleri bakımından paralellik sağlanmıştır<sup>7</sup>. Ancak söz konusu andlaşmanın kabulünden bu yana bekle-

<sup>2</sup> Bu konuda bazı devletlerin ulusal hukuklarındaki durum hakkında bilgi için bkz. WÖHRN Ronald, *Die Verantwortlichkeit des Beförderers / Operators im internationalen kombinierten Transport für Schäden durch verspätete Auslieferung der Güter - unter Berücksichtigung ausgewählter nationaler Seefrachtrechte, der Hamburg - Rules sowie des UNCTAD - Entwurfes über den internatiolen multimodalen Transport, Hamburg 1980*, s. 30 vd.; VON ZIEGLER Alexander, *Schadenersatz im internationalen Seefrachrecht, Baden-Baden 1990*, s. 93 vd.; MARKIANOS Demetrios J., *Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung, Hamburg 1960*, s. 142 - 144.

<sup>3</sup> 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. Türkiye bu Protokol'ü tasdik etmemiştir.

<sup>4</sup> The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea

<sup>5</sup> Hamburg Kuralları'na göre taşıyanın eşyanın geç teslim edilmesinden sorumluluğu hakkında bilgi için bkz. YAZICIOĞLU Emine, *Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu - Lahey / Visby Kuralları ile Karşılaştırılmalı Olarak, İstanbul 2000*, s. 77 vd.

<sup>6</sup> Karş. PUTTFARKEN Hans Jürgen, *Seehandelsrecht, Heildelberg 1997*, kn. 279, 280.

<sup>7</sup> Hamburg Kuralları'nda taşıyanın eşyanın geç teslim edilmesinden ileri gelen zararları tazmin borcu belirli bir tutarla sınırlandırılmış olmakla birlikte, eşyanın geç teslim edilmesinden sorumluluk emredicidir. Dolayısıyla, gecikme zararlarını tazmin borcunun belirli tutarla sınırlandırılmış olması sebebiyle HK'nın gecikme zararlarına ilişkin düzenlemesinin mevcut sorumluluk sistemine göre taşıyanın lehine olduğu söylenemez; zira, taşıyan, mevcut

nen katılım gerçekleşmediğinden<sup>8</sup>, özellikle deniz taşımacılığı alanında belirleyici etkiye sahip devletler Hamburg Kuralları'nı henüz tasdik etmediklerinden, deniz yolu ile uluslararası eşya taşımalarında geç teslimden sorumluluk konusunda açıklık ve birlik sağlanamamıştır.

Diğer taşıma türlerindeki durumun aksine deniz yolu ile eşya taşımalarında geç teslimden sorumluluğun düzenlenmemiş olması, bu tür eşya taşımalarında taşıma borcunun ifası bakımından zaman faktörünün önem taşımadığı anlamına gelmez. Aynı şekilde, düzenli hat seferlerinde eşyanın genellikle bir sonraki gemi ile taşınacağına dair klozlar konmasının gecikme zararlarından sorumluluk hâllerini azalttığı ya da genellikle malın gönderilene teslimi hususunda kesin bir süre kararlaştırılmadığı gerekçesiyle<sup>9</sup> de deniz yolu ile eşya taşımalarında gecikme zararlarından sorumluluğun önemli olmadığı ileri sürülemez. Zira, eşyanın varma limanında teslimi hususunda bir süre kararlaştırılmış olmasa bile, diğer taşıma türlerinde olduğu gibi<sup>10</sup> deniz yolu ile eşya taşımalarında da taşıyan taşıma borcunu belirli bir sürede ifa etmekle yükümlüdür. Bu yükümlülüğün ihlâli halinde taşıma borcu gereği gibi ifa edilmemiş olduğundan, taşıyan bu yüzden ileri gelen zararlardan sorumludur.

---

sorumluluk sisteminde gecikme zararlarından sorumsuzluk kaydı koyabilmekte ve gecikme zararlarını tazmin borcunun belirli tutarla sınırlanmasına zaten ihtiyaç hissetmemektedir. Aksi yönde : RICHTER-HANNES Dolly, *Die Hamburger Regeln 1978 – Neuregelung über die Beförderung zur See*, 1. Auflage, Berlin 1982, s. 56; ÜLGNER Fehmi, *Taşıyanın Sorumsuzluk Hâlleri*, İstanbul 1991, s. 46.

<sup>8</sup> 2003 yılı itibarı ile Hamburg Kuralları'nı toplam 28 devlet tasdik etmiştir. Bu devletlerin listesi ve tasdik tarihleri için bkz. [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)

<sup>9</sup> SCHAPS Georg - ABRAHAM Hans Jürgen, *Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland, Kommentar und Materialsammlung, Seehandelsrecht - Zweiter Teil*, 4. Auflage, Berlin - New York 1978, § 606, kn. 14; WÜSTEN-DÖRFER Hans, *Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des angloamerikanischen und internationalen Rechts*, 2. Auflage, Tübingen 1950, § 22 IX, s. 294; AKINCI Sami, *Deniz Hukuku - Navlun Mukaveleleri*, İstanbul 1968, s. 338.

<sup>10</sup> Örneğin kara taşımalarında TTK m. 779 hükmü uyarınca, yükün sözleşme veya ticari teamül ile belli olan, bunların yokluğu halinde hâlin icabına göre münasip görülen bir süre içinde taşınması gerekir.

Lahey Kuralları'nda olduğu gibi kaynak Alman Ticaret Kanunu (Handelsgesetzbuch – HGB) ve Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK) taşıyanın geç teslimden ileri gelen (eşyanın zıya veya hasara uğraması dışındaki) zararlardan sorumluluğu hakkında özel bir düzenleme getirilmemiştir. Bu durum, Türk / Alman hukukunda geç teslimden ileri gelen zararlardan sorumluluk konusunda farklı görüş ve değerlendirmelere neden olmuştur. Alman hukukunda gecikme zararlarından sorumluluğun HGB §§ 606 (TTK m. 1061 vd.) kapsamında olmadığı kabul edilmekle birlikte<sup>11</sup>, bu sorumluluğun emredici niteliği haiz olup olmadığı tartışmalıdır<sup>12</sup>. Bir görüşe göre, L/VK m. 3 § VIII hükmünde yer alan “veya yükü ilgili zarar” (or in connection with goods / oder für Schäden in bezug auf Güter) şeklindeki ifadenin gecikme zararlarını da kapsadığı, bu nedenle gecikme zararlarından sorumluluğun HGB § 606 (TTK m. 1061) çerçevesinde emredici olduğu ileri sürülmüştür<sup>13</sup>. Ancak baskın görüş, sadece gecikme yüzünden yükün zıya veya hasara uğraması şeklinde ortaya çıkan zararlardan sorumluluğun HGB §§ 606 (TTK m. 1061 vd.) hükümleri gereği emredici olduğu, bunun dışındaki gecikme zararlarının (reine Verspätungsschäden) emredici sorumluluk kapsamına girmediği, genel hükümlere (BGB § 286) tâbi olduğu yönündedir<sup>14</sup>. Alman Ticaret Kanunu'nda 1986 tarih-

11 RABE Dieter, *Seehandelsrecht, fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen*, 4. Auflage, München 2000, § 606 kn. 69; SCHAPS – ABRAHAM (dn. 9), § 606 kn. 14; WÖHRN (dn. 2), s. 30; VON ZIEGLER (dn. 2), s. 94, 95; HELM Johann Georg, *Haftung für Schäden an Frachtgütern*, Karlsruhe 1966, s. 170 vd., s. 170'de, dn. 917; HERBER, *Seehandelsrecht -Systematische Darstellung*, Berlin – New York 1999, s. 323; HOFFMANN Andreas, *Die Haftung des Verfrachters nach deutschem Seefrachtrecht*, Schriften zum Transportrecht Heft 15, Neuwied - Kriftel - Berlin 1996, s. 52 vd.

12 Alman hukukunda HGB'de düzenlenmemiş olması sebebiyle genel hükümlere tâbi olan sorumluluk hâlleri hakkında HGB hükümlerinin uygulanıp uygulanmayacağı konusundaki tartışmalar hakkında bkz. ÇAĞA Tahir / KENDER Rayegân, *Deniz Ticareti Hukuku II – Navlun Sözleşmesi*, 6. Baskı, İstanbul 2001, s. 132 vd., 167, dn. 123, 208 vd.

13 SCHLEGELBERGER Franz – LIESECKE Rudolf, *Seehandelsrecht, Zugleich Ergänzungsband zu Schlegelberger Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, 2. Auflage, Berlin - Frankfurt 1964, § 606 kn. 20, § 662, kn. 13; WÜSTEN-DÖRFER (dn. 9), § 22 IX, s. 293, 294.

14 ABRAHAM Hans Jürgen, *Das Seerecht*, 4. ergänzte und erweiterte Auflage,

li Kanunla (Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und anderer Gesetze) yapılan değişiklikler kapsamında, HGB § 660 (TTK m. 1114) hükmündeki “her halde” ifadesine, “yükün zıya veya hasarından dolayı her halde” (für Verlust oder Beschädigung der Güter in jedem Fall) şeklinde açıklık getirilmiş, böylece gecikme zararlarını tazmin borcunun belirli bir tutarla sınırlı olup olmadığı konusundaki belirsizlik ortadan kaldırılmıştır<sup>15</sup>.

Türk hukukunda ise, navlun sözleşmesinin TTK’nda düzenlenen hâller (TTK m. 1019, 1028, 1061 vd.) dışındaki ihlâli hakkında genel hükümlerin uygulanacağı, taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini kusurlu olarak hiç veya gereği gibi yerine getirmemesinden ileri gelen ve eşyanın zıya veya hasarı şeklinde ortaya çıkmayan zararlardan sorumluluğunun borçlar hukuku sorumluluğu olduğu, bu nedenle sorumluluğun şartları ve kapsamının, kanundan aksi anlaşılmadıkça<sup>16</sup> Borçlar Kanunu’na tâbi olduğu kabul edilmektedir<sup>17</sup>. Bununla birlikte navlun sözleşmesinin kötü ifası niteliğindeki

Berlin 1974, s. 206; SCHAPS – ABRAHAM (dn. 9), § 606 kn. 14; RABE (dn. 11), § 606 kn. 71; HOFFMANN (dn. 11), s. 53; HERBER (dn. 11), s. 323

<sup>15</sup> Bkz. ÇETİNGİL Ergon, *Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler*, BATİDER C. XVI, S. 4 (s. 21 - 57), s. 42, 43; KLINGSPORN Burkhard, *Der Begriff des Schadens im neuen Seefrachtrecht*, MDR 1987, s. 881 - 883; RABE (dn. 11), § 660 kn. 2; HERBER, *Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt : Das deutsche See- und Binnenschifffahrtsrecht nach dem 2. Seerechtsänderungsgesetz; systematische Einführung und Erläuterung der neuen Vorschriften*, Arlington 1989, s. 210, 211. Karş. GÖTZ Hans Norbert, *Der Begriff des Schadens im neuen Seefrachtrecht*, MDR 1987, s. 441 - 444.

<sup>16</sup> TTK m. 1235, b. 7 uyarınca taşıyan aynı zamanda donatan olmasa bile navlun sözleşmesinin hiç veya gereği gibi ifa edilmemesinden doğan alacağın alacaklısı gemi alacaklısı hakkına sahiptir (Bu konuda bkz. BARLAS Nuray, *Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Niteliği*, İstanbul 2000, s. 52 vd.). Taşıyan aynı zamanda donatan ise, navlun sözleşmesinin ifası her halde kaptana düşen bir görev olması sebebiyle TTK m. 948 / I, b. 1, 2 ve alacak gemi adamlarından birinin kusurundan ileri geldiği için, TTK m. 948 / I, b. 3 gereğince tazmin borcu, gemi ve navlun ile sınırlıdır. Bu konuda bkz. ÇAĞA / KENDER (dn. 12), s. 131, dn. 9.

<sup>17</sup> ÇAĞA / KENDER (dn. 12), s. 131, 132 ve s. 131’de dn. 11, 12, s. 172; KENDER Rayegân – ÇETİNGİL Ergon, *Deniz Ticareti Hukuku, Genişletilmiş 6. Baskı*, İstanbul 1998, s. 108; KENDER Rayegân, *Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından*

eşyanın geç teslim edilmesinden ileri gelen zararlardan taşıyanın hangi hükümler (BK m. 96 veya TTK hükümleri) uyarınca sorumlu tutulabileceği ve tazmin borcunun sınırlı olup olmadığı, gecikmeye sebebiyet veren olaya göre değerlendirilmelidir. Ancak öncelikle sorumluluk sebebi olarak geç teslim olgusu açıklanmak gerekir.

## II. Geç Teslim

Deniz yolu eşya taşımalarında taşımanın gerçekleştirileceği süre, diğer bir ifade ile eşyanın varma limanında teslim zamanı sözleşme ile kararlaştırılabilir. Ancak taşıma süresinin sözleşme ile belirlenmesi, uygulamada sık karşılaşılan bir durum değildir. Genellikle yük teslim alındıktan sonra, taşıtan veya yükletene geminin ne zaman varma limanına ulaşabileceği tahmini olarak bildirilmekte, böylece taşımanın gerçekleştirilebileceği süre tek taraflı olarak taşıyan tarafından belirlenmektedir. Eşyanın tesliminde sözleşme ile kararlaştırılan ya da daha sonra bildirilen süre aşılmışsa, geç teslim söz konusudur.

Taşımanın gerçekleştirileceği, dolayısıyla eşyanın sözleşmede öngörülen varma limanında teslim edileceği sürenin sözleşme ile veya daha sonra belirlenmemiş olması, bu sürenin tamamen taşıyanın ihtiyarında olduğu anlamına gelmez. Diğer taşıma türlerinde olduğu gibi<sup>18</sup> de-

---

*Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984 (s. 75 – 95), s. 77; ÜLGNER (dn. 7), s. 72; AKINCI (dn. 9), s. 338, 339. Aksi fikirde : OKAY Sami, Deniz Ticareti Hukuku II, İkinci Bası, İstanbul 1971, s. 175, 176. Anılan yazar, geminin zamanında hazırlanmamasından veya yüklemenin zamanında yapılmamasından ileri gelen gecikmeye dayanan sorumluluğun TTK'nun emredici hükümlerinin uygulama alanı kapsamında olmadığını, fakat gemi yükünü yükledikten sonra kusurlu gecikmelerin ihtimam borcunun ihlâli sayıldığı ölçüde TTK m. 1061 / I kapsamında olduğunu, bu hükmün sadece yükün zıya ve hasarı hâli ile sınırlı yorumlanmasını zorunlu kılan başka bir hükmün mevcut olmadığını ve sorumluluğun emredici olduğunu ileri sürmektedir.*

- <sup>18</sup> Örneğin kara taşımalarında TTK m. 779 hükmü uyarınca yükün "...mukavele veya ticari teamül ile belli olan ve bunların yokluğu halinde halin icabına göre münasip görülen bir müddet içinde taşınması..." gerekir. CMR m. 19 hükmüne göre de, eşya kararlaştırılan sürede veya bir süre kararlaştırılmamışsa taşımanın yapıldığı koşullar çerçevesinde tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen sürede teslim edilmiş olmalıdır. Bu konuda bkz. ARKAN Sabih, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara 1982, s. 62 vd.; AKINCI Ziya, *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*,

niz yolu ile eşya taşımalarında da sözleşme ile bir teslim süresi kararlaştırılmış olmasa bile, taşıyan somut durumun özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyayı teslim etmesi beklenebilecek makul sürede eşyayı gönderilene teslim etmeli veya gönderilenin tesellümüne hazır duruma getirmelidir; bu süre aşılmışsa geç teslim söz konusudur. Hamburg Kuralları'nda da, bir teslim süresi kararlaştırılmayan hallerde, "olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan riayet etmesi beklenebilecek makul sürede" eşyanın gönderilene teslim edilmesi gerektiği, eşyanın bu sürede teslim edilmemesi halinde geç teslimin söz konusu olduğu öngörülmüştür (HK m. 5 / II)<sup>19</sup>.

Bir teslim süresinin kararlaştırılmadığı hâllerde tedbirli bir taşıyandan eşyayı teslim etmesi beklenebilecek makul süre, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı andan gönderilene teslim edilmesi veya gönderilenin tesellümüne hazır duruma getirilmesi için gereken süredir. Bu süre, sözleşme konusu taşımada kullanılan gemi, taşınacak yük, taşımanın gerçekleştirileceği zamanda hava şartları ve takip edilecek rotanın özellikleri, varsa söz konusu yolculuğun gerçekleştirileceği rota üzerinde düzenli sefer yapan işletmelerin tarifeleri dikkate alınarak tesbit edilmelidir. Gecikmenin meydana geldiği taşımanın gerçekleştirildiği zamanda, yılın o mevsimi için normal olmayan fırtına, yoğun sis gibi kötü hava şartları ya da insan hayatı kurtarmak için elverişli rotadan sapılması gibi hususlar, taşıyanın gecikmede kusurunun bulunmadığına ilişkin hususlar olup, bunlar taşımanın gerçekleştirilmesi için zorunlu olarak gereken sürenin hesabında dikkate alınmaz.

Boşaltmada araya liman işletme ve idareleri girdiğinden, eşyanın sözleşme ile kararlaştırılan sürede, bir süre kararlaştırılmamışsa makul sürede teslim edilip edilmediği konusunda, eşyanın gönderilene ne zaman teslim edildiği veya teslim edilmiş sayılacağı meselesine açıklık getirilmesi gerekir. Türkiye'de yürürlükte bulunan mevzuat ve geçerli usûller uyarınca boşaltmada yükün gönderilene teslimi, eşyanın

---

Ankara 1999, s. 126 vd., 143 vd.; AYDIN Alihan, *CMR'ye göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, İstanbul 2002, s. 99 vd.

<sup>19</sup> Bu konuda bkz. YAZICIOĞLU (dn. 5), s. 82 vd.; KIENZLE Jost, *Die Haftung des Carrier und des Actual Carrier nach den Hamburg Regeln*, Neuwied - Kriftel - Berlin 1993, s. 149 vd.

gümrük işlemlerine tâbi olup olmamasına göre farklılık arzetymekte<sup>20</sup>, fakat her halde araya liman işletme ve idareleri girmektedir. Türk / Alman hukukunda, boşaltmada liman işletmelerinin kural olarak taşıyanın istek ve talimatı ile harekete geçtiği, bu sebeple liman işletme ve idarelerinin taşıyanın yardımcı şahsı durumunda olduğu, eşya liman işletmesi tarafından gönderilene teslim edilinceye kadar taşıyanın yükü ilişkisinin devam ettiği, dolayısıyla eşyanın liman işletme veya idaresince gönderilene teslim edildiği anda teslim bağlanan hukuki sonuçların doğduğu ve bu anda yüke özen borcunun sona erdiği kabul edilmektedir<sup>21</sup>. Gönderilenin boşaltmadan sonra eşyayı liman işletmesinden teslim alıncaya kadar eşya üzerinde tasarrufta bulunma imkanına sahip olmaması, eşyanın liman işletmesine tesliminin gönderilene teslim sayılmamasını haklı kılmaktadır. Ancak, taşıma borcunu belirli sürede ifa yükümlülüğü, mahiyeti itibariyle yüke özen yükümlülüğünden farklı olduğundan, aynı gerekçe bu yükümlülük bakımından ileri sürülemez. Bu nedenle, araya liman işletme ve idarelerinin girdiği hâllerde, sözleşme ile kararlaştırılan sürede veya makul sürede, gönderilenin eşyayı liman işletme veya idaresinden teslim alabilmesi için taşıyan tarafından yapılması gereken (gönderilene ihbarda bulunmak, ordino düzenlemek gibi) tüm işlemler yapılmış ise, eşya bu sürede gönderilen tarafından fiilen teslim alınmamış olsa teslimde gecikme olmadığı kabul edilmek gerekir. Başka bir anlatımla

<sup>20</sup> Bu konuda bkz. KENDER Rayegân, *Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta ile İlgili Bazı sorunlar, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984 (s. 247 – 260), s. 250 vd.; ÇAĞA / KENDER (dn. 12), s. 142 vd.*

<sup>21</sup> ÇAĞA / KENDER (dn. 12), s. 142 vd.; KENDER (dn. 20), s. 250 vd.; SCHAPS – ABRAHAM (dn. 9), § 606 kn. 20; RABE (dn. 11), § 606 kn. 31; HOFFMANN (dn. 11), s. 36, 37. Karş. ÜLGEN Hüseyin, *Hava Taşıma Sözleşmesi, Ankara 1987, s. 174.* Yazar, bu durumda taşıyıcının sorumluluğunun sona ermesinin bir bakıma gönderilenin iradesine bağlı kılındığını haklı olarak ifade etmektedir. Hamburg Kuralları'nda ise, yüklemeye olduğu gibi boşaltmada da araya liman işletme ve idarelerinin girdiği haller dikkate alınarak eşyanın ne zaman gönderilene teslim edilmiş sayılacağı belirlenmiştir : Boşaltma limanını kanun ve diğer yasal düzenlemelerine göre eşyanın kendilerine teslimi zorunlu olan makam veya üçüncü kişiye teslim edildiği anda, eşya gönderilene teslim edilmiş sayılır ve taşıyanın Hamburg Kuralları'na göre sorumluluğu bu anda sona erer (HK m. 4 / II, b, ii; m. 5 / I). Bu konuda bkz. YAZICI-OĞLU (dn. 5), s. 93, 94.



eşyanın süresinde teslim edilip edilmediği meselesinde, gönderilenin eşyayı liman işletme veya idaresinden teslim alabileceği an esas alınmalıdır.

Geç teslimden söz edilebilmesi için eşyanın gecikme ile de olsa teslim edilmiş olması gerekir. Eşya sözleşme ile kararlaştırılan sürenin, bir süre kararlaştırılmamışsa tedbirli bir taşıyandan eşyayı teslim etmesi beklenebilecek makul sürenin sonunda teslim edilmemişse, ne zamana kadar teslimde gecikmeden söz edilebileceği meselesi, eşyanın özelliği ve somut durumun diğer şartları dikkate alınarak çözümlenmelidir<sup>22</sup>. Örneğin kullanma süresi belirli tarihte sona erecek dondurulmuş gıda yükünde olduğu gibi eşyanın özelliğine göre gecikme süresi içinde ziyaa uğramış olup olmadığı belirlenebilir. Aynı şekilde, gecikmenin uzun sürmesi sebebiyle eşyayı teslim almanın gönderilen için önemini kalmadığı ya da eşyayı teslim almakla elde edebileceği amaca ulaşmanın imkansızlaştığı hallerde de, artık geç teslimin değil, ziyaa halinin söz konusu olduğu kabul edilmek gerekir<sup>23</sup>.

Geç teslim, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar geçen süre içinde meydana gelen bir olay sebebiyle eşyanın gönderilene teslimindeki gecikmedir. Dolayısıyla eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasındaki gecikme, eşyanın geç teslim edilmesi dışında, ayrı bir sorumluk sebebidir. Bu nedenle sözleşme ile bir teslim süresinin kararlaştırılmadığı hâllerde tedbirli bir taşıyandan eşyayı teslim etmesi beklenebilecek makul sürenin, eşyanın taşıyan tarafından taşınmak üzere teslim alındığı andan itibaren hesaplanması gerekir; eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasındaki gecikme dikkate alınmaz. Sözleşme ile eşyanın varma limanında gönderilene teslim edileceği zamanın kararlaştırıldığı hâllerde ise, eşyanın taşınmak

22 TTK'nda kara taşımalarında taşıyıcının gecikme zararlarından sorumluluğu düzenlenmiş olmakla birlikte, hangi anda artık teslimde gecikmeden değil, ziyaa hâlimden söz etmek gerektiği konusunda bir hüküm bulunmamaktadır. Buna karşılık, CMR m. 20 / I'de sözleşme ile kararlaştırılan teslim süresinden itibaren 30 gün, bir süre kararlaştırılmamışsa eşyanın teslim alındığı tarihten itibaren 60 gün ve HK m. 5 / III'de teslim süresinden itibaren 60 gün gibi süreler belirlenerek, bu süre sonuna kadar geç teslimin söz konusu olduğu, bu sürelerin dolmasından sonra gönderilenin eşyayı ziyaa uğramış kabul edebileceği hüküm altına alınmıştır.

23 Kara taşımaları bakımından : ARKAN Sabih, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara 1982, s. 49

üzere teslim alınmasındaki gecikme bakımından bu gecikmenin eşyanın kararlaştırılan tarihte gönderilene teslim edilmesini imkânsız kılp kılmadığı dikkate alınmak gerekir. Taşınmak üzere teslim almada ki gecikme yüzünden eşyanın kararlaştırılan tarihte gönderilene teslim edilmesi imkânsız ise ve buna rağmen yükleten eşyayı taşıyana teslim etmişse, bu durumda eşyanın tedbirli bir taşıyandan beklenebilecek makul sürede teslim edileceği kabul edilir; eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasındaki gecikme bu hâlde de dikkate alınmaz. Şüphesiz taşıyan eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasındaki gecikmeden ileri gelen zararlardan borçlu temerrüdüne ilişkin BK m. 101 vd. hükümleri uyarınca (temerrüde düşmekte kusurlu olmadığını ispat edemediği takdirde<sup>24</sup>) sorumlu tutulabilir<sup>25</sup>; taşıtan da BK m. 106 hükmü ile tanınan hakları kullanabilir<sup>26</sup>.

24 Eşyanın içinde bulunduğu sandıkların diğer yüklerle birlikte üstüste istifleme yapılabilecek şekilde sağlam olmadığı uzmanlarca da tespit edilmiş olan yükü teslim almayı ve yüklemeyi reddeden taşıyanın, temerrüde düşmekte kusurlu olmadığı, bu yüzden ileri gelen zararlardan sorumlu tutulamayacağına dair 6.12.1995 tarihli LG Hamburg kararı için bkz. TranspR (Transportrecht, Zeitschrift für das gesamte Recht der Güterbeförderung, der Spedition, der Versicherungen des Transportes, der Personenbeförderung, der Reiseveranstaltung) 1997, s. 116 vd.

25 Yarg. 11. HD'nin 2.10.1978 tarih ve E. 3952 / K. 4038 sayılı kararına konu olayda, kara yoluyla eşya taşıma sözleşmesi gereğince malın teslim hazırduruma getirildiğinin bildirildiği tarihten itibaren iki gün içinde eşyayı teslim almakla yükümlü olan taşıyıcı eşyayı süresinde teslim almamış ve bu arada malın fiyatı yükselmiştir. Esas mahkemesi taşıyıcının eşyanın teslim alınmasındaki gecikmede kusursuz olduğunu ispatlayamadığını, bu nedenle gecikme yüzünden uğranılan fiyat farkı zararından TTK m. 779, 780 hükümleri gereğince sorumlu olduğuna karar vermiştir. Ancak Yarg. 11. HD, olayda taşımaya başlanmamasından doğan zararın tahsilinin talep edildiği, bu durumun (eşyayı teslim almaktaki gecikmenin), TTK m. 779, 780 anlamında belli sürede taşıma borcunun ifası yükümlülüğünün ihlali niteliğinde olmadığı, taşıyıcının eşyayı teslim almada gecikmesi yüzünden ileri gelen zararlardan sorumluluğu hakkında TTK m. 779, 780 hükümlerinin değil, BK m. 96 vd. hükümlerinin uygulanması gerektiğine hükmedilmiştir. Karar için bkz. ERİŞ Gönen, *Açıklamalı - İctihatlı - Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku, Eşya Taşıma - Yolcu Taşıma - Taşıma İşleri Komisyonculuğu*, Ankara 1996, s. 283.

26 ÇAĞA / KENDER (dn. 12), s. 33, 34.

### III. Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk Şartları

Taşıyanın geç teslimden ileri gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için teslim süresinin aşılmış olması şarttır. Teslimde gecikmenin mevcudiyeti bakımından, teslim süresinin ne oranda aşıldığının önemi yoktur. Bir zarara sebebiyet vermiş olması şartı ile her gecikme önemlidir. Ancak, geç teslimden kaynaklanan bir zarar söz konusu değilse, taşıyanı sadece gecikme sebebiyle sorumlu tutmak mümkün değildir<sup>27</sup>. Şu halde, teslim süresinin aşılması, bu yüzden bir zarar meydana gelmesi, zarar ile teslim süresinin aşılması arasında illiyet bağı bulunması ve taşıyanın teslim süresinin aşılmasında kusursuz olduğunu ispatlayamaması şartıyla taşıyan geç teslimden ileri gelen zararlardan sorumludur (BK m. 96). Bununla birlikte, taşıyanın geç teslimden ileri gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için bu şartlardan başka hangi şartların gerçekleşmesi gerektiği ve sorumluluğun emredici nitelikte olup olmadığı, gecikmeye sebebiyet veren olaya göre belirlenmelidir<sup>28</sup>.

Geç teslime sebebiyet veren olay geminin başlangıçtaki elverişsizliği ise<sup>29</sup>, taşıyan bu yüzden ileri gelen tüm zararlardan TTK m. 1019 hükmü gereğince sorumludur. Zira, anılan hükümde yer alan "geminin denize, yola ve yüke elverişli olmamasından doğan zararlar..." ifadesi başlangıçtaki elverişsizlik ile uygun illiyet bağı içinde geç teslimden ileri gelen gecikme zararları dahil tüm zararları kapsar. Taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten ileri gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için, elverişsizliğin yolculuğun başlangıcına kadar kusurlu bir şekilde keşfedilememiş olması gerekli ve yeterlidir (TTK m. 1019). Buna göre taşıyanın başlangıçtaki elverişsizliğin sebebiyet verdiği geç teslimden ileri gelen (eşyanın zıya veya hasara uğraması dı-

27 "Yükün varma limanına geç taşınması halinde, onun nasıl olsa piyasaya çıkarılmasına imkân yok ise, taşıyan bu gecikmeden dolayı mesul olmaz." Tem. Tic. D., 1.10.1948, 1069/4154, OKAY Sami, *Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları (1948-1961)*, İstanbul 1963, s. 197.

28 ÇAĞA / KENDER (dn. 12), s. 192.

29 Örneğin, gemi, dümen tertibatı veya makinesinde yolculuk başlamadan önce mevcut, fakat gereken özen gösterilmediği için keşfedilememiş olan ve geminin elverişliliğine etkili bir arıza ile yola çıkmış ve bu arıza sebebiyle normal seyredememesi sonucu varma limanına gecikme ile ulaşmıştır (Örnek, ÇAĞA / KENDER (dn. 12), s. 192, dn. 29'dan alınmıştır.).

şındaki) zararlardan sorumluluktan kurtulabilmesi için elverişsizliğin yolculuğun başlangıcına kadar keşfedilememesinde kendisinin ve yardımcı şahıslarının bir kusuru olmadığını ispat etmek zorundadır. Başlangıçtaki elverişsizliğin sebebiyet verdiği gecikmeden ileri gelen zararlardan sorumluluk, TTK m. 1116 hükmünde belirtilen şartların mevcudiyeti halinde emredicidir<sup>30</sup>.

Eşyanın teslim edilmesindeki gecikme, haksız sapmadan kaynaklanmış olabilir. TTK m. 1091 hükmüne göre kaptanın can ve mal kurtarmak amacıyla veya diğer bir haklı sebeple (TTK m. 996, umulmayan bir hal), sözleşme ile belirlenmiş olan yoldan, sözleşmede bu hususta hüküm yoksa varma limanına ulaşmak için en elverişli olan yoldan ayrılmasının tarafların hak ve yükümlülükleri üzerinde bir etkisi yoktur; taşıyan özellikle bu yüzden ileri gelecek zararlardan sorumlu olmaz. Bu hükmün zıt anlamından çıkan sonuç, taşıyanın umulmayan bir hal (TTK m. 996), insan hayatı veya mal kurtarmak ya da diğer bir haklı sebebe dayanmayan haksız sapmadan, diğer bir anlatımla sözleşme ile belirlenmiş olan yoldan, sözleşmede bu hususta hüküm yoksa varma limanına ulaşmak için en elverişli olan yoldan ayrılmasından ileri gelen zararlardan sorumlu olduğudur. Yükün zıya veya hasara uğramasına neden olan haksız sapma, yüke özen borcunun ihlâli niteliğindedir. Dolayısıyla haksız sapma sonucu eşya zıya veya hasara uğramışsa taşıyan TTK m. 1061 vd. hükümleri gereğince sorumludur<sup>31</sup>. Ancak, sapma gemi adamlarının teknik kusurundan kaynaklanmışsa TTK m. 1062 / II hükmü uyarınca zıya veya hasardan sorumlu değildir. Buna karşılık haksız sapma eşyanın zıya veya hasara uğramasına değil, geç teslim edilmesine neden olmuşsa, bu durumda taşıyan geç teslimden ileri gelen (eşyanın zıya veya hasarı dışındaki) zararlardan BK m. 96 uyarınca sorumludur. Taşıyan sorumluluktan kurtulmak için, gecikmeye sebebiyet veren olayın haklı sapma olduğunu, yani yolculuğun uzamasında ve eşyanın geç teslim edilmesinde kendisinin ve yardımcı şahıslarının kusuru bulunmadığını ispat etmek zorundadır. TTK m. 1063 hükmü gecikme zararları hakkında uygulanmaz<sup>32</sup>; bu nedenle taşıyan, TTK m. 1063 / I, b. 6 hükmü uyarın-

<sup>30</sup> TTK m. 1116 hükmünde belirtilen hükümlerle düzenlenen sorumluluk hâllerinin hangi şartlarla emredici nitelikte olduğu hususunda bkz. ÇAĞA / KENDER (dn. 12), s. 183 vd.; KENDER / ÇETİNGİL (dn. 17), s. 117 vd.

<sup>31</sup> ÇAĞA / KENDER (dn. 12), s. 57, 131, dn. 8; RABE (dn. 11), § 536, kn. 13

<sup>32</sup> ÇAĞA / KENDER (dn. 12), s. 160; RABE (dn. 11), § 608 A 3; SCHAPS / AB-

ca TTK m. 1063 / II hükmünde öngörülen karineden yararlanamaz. Sapma, rotanın yanlış hesaplanması gibi bir teknik kusurun sonucu ise, TTK m. 1062 / II sadece eşyanın zıya veya hasara uğramasından sorumluluk hakkında cari olduğundan, taşıyan teknik kusura dayanarak geç teslimden sorumsuz olduğunu da ileri süremez.

Geç teslim eşyanın izinsiz başka bir gemiye yüklenmesi veya aktarma edilmesinden kaynaklanmışsa<sup>33</sup>, bu durumda taşıyan geç teslimden ileri zararlardan TTK m. 1028 uyarınca sorumludur. TTK m. 1019 ve 1091 hükümlerinde olduğu gibi, TTK m. 1028 hükmünde de eşyanın zıya veya hasara uğramasından değil, zarardan söz edildiğine göre, taşıyanın TTK m. 1028 uyarınca sorumlu olduğu zararlara geç teslimden ileri gelen (eşyanın zıya veya hasarı dışındaki) zararlar da dahildir. Taşıyanın TTK m. 1028 uyarınca geç teslimden ileri gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için, yükle ilgilinin eşyanın izinsiz başka bir gemiye yüklendiği veya aktarma edildiğini, bu yüzden eşyanın

---

RAHAM (dn. 9), § 606, kn. 14, § 608, knr. 2; HOFFMANN (dn. 11), s. 54. Aksi yönde: Yarg. 11. HD, 27.9.1988, E. 2503 / K. 5345 (ERİŞ Gönen, *Açıklamalı - İçtihatlı - Uygulamalı Türk Ticaret Kanunu, Üçüncü Cilt, Deniz Ticareti Ve Sigorta, Ankara 1990, s. 497, 498*). Anılan karara konu olayda bir yabancı limandan İstanbul'a taşınacak yükün 15.1.1985'te İstanbul limanında teslim edileceği taahhüt edilmiş, ancak 45 günlük bir gecikmeyle teslim edilmiştir. Mal bedelini çok önceden ödeyen davacı, gecikme yüzünden satın aldığı mala vaktinde tasarruf edemediğini ve iç piyasadan ikame alımlar yapmak zorunda kaldığını, zararın daha basit yoldan hesaplanması için 45 gün atıl kalan mal bedeli için ödenmesi gereken banka faizinin esas alınabileceğini ileri sürerek, buna göre hesaplanan tazminatın ödenmesini talep etmiştir. Esas mahkemesi, gecikmenin 30 günlük kısmının şaft arzasından kaynaklandığı, beklenmeyen hal oluşturan bu arızanın doğurduğu gecikmeden taşıyanın sorumlu tutulamayacağı gerekçesi ile 15 günlük gecikme için mal bedelinin reeskont faizi üzerinden hesaplanan tutarın davalıdan tahsiline karar vermiştir. Yarg. 11. HD, "... gemideki şaft arızasının deniz taşıma hukuku kuralları ve özellikle TTK'nun 1063 ve 1082 vd. ile 1093'üncü maddeleri hükümleri karşısında mücbir sebep veya beklenmeyen hal sayılıp sayılmayacağı araştırılmak ve hasıl olacak sonuç dairesinde hüküm kurmak gerekirken eksik inceleme ve yetersiz bilirkişi raporuna dayanarak davanın kısmen reddi ..." doğru görülmemiş ve hüküm bozulmuştur. Ancak, karara konu olayda sadece gecikme zararı söz konusu olduğundan TTK m. 1063 hükmünden söz edilmesi isabetli değildir.

33 TTK m. 1028 / II uyarınca yolculuk başladıktan sonra zaruret hallerinde ve zaruret hali devam ettiği sürece, yük başka bir gemiye aktarma edilebilir. Bkz. ÇAĞA / KENDER (dn. 12), s. 21

geç teslim edildiğini, zararı ve zararlar arasındaki illiyet bağına ispat etmesi gerekir. Taşıyan, illiyet bağının mevcut olmadığını, yani eşya başka bir gemiye yüklenmiş veya aktarma edilmiş olmasaydı da teslim süresinin aşılabileceğini veya kendisinin ya da eyleminden sorumlu olduğu şahısların kusurlu olmadığı başka bir sebep yüzünden teslim süresinin aşıldığını ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulur. Haksız sapma ya da eşyanın izinsiz başka bir gemiye yüklenmesi veya aktarma edilmesinden kaynaklanan geç teslimden ileri gelen zararlardan sorumluluk emredici değildir; BK m. 99 ve 100 hükümleri çerçevesinde kısmen veya tamamen ortadan kaldırılabilir.

Taşıyan, sebebi başlangıçtaki elverişsizlik, haksız sapma, yükün izinsiz başka bir gemiye yüklenmesi ya da aktarma edilmesi olmayan geç teslimden ileri gelen zararlardan da (yukarıda belirtildiği üzere) BK m. 96 hükmü gereğince, kendisine bir kusur isnad edilemeyeceğini ispat etmedikçe sorumludur.

Geç teslimden sorumluluk konusunda “diğer gecikme sebepleri” başlıklı TTK m. 1092 ve “geminin yolculuk sırasında tamiri” başlıklı TTK m. 1093 hükümleri ile getirilen düzenleme üzerinde de durmak gerekir. TTK m. 1092 hükmünde, TTK m. 1083, 1088 ve 1090 hükümlerinde belirtilen sebepler (kamu tasarrufu ya da savaş)<sup>34</sup> dışında kalan tesadüfi sebepler (*yolculuk başlamadan önce veya sonra buz tehlikesi, yetersiz su derinliği, varma limanına ulaşılabilecek tek yolun deniz trafiğine kapatılmış olması, haksız seferden men kararı gibi tabii hadiseler ya da umulmayan hâller*) yüzünden yolculuğun gecikmesinin tarafların hak ve yükümlülüklerini değiştirmeyeceği öngörülmüştür; ancak sözleşmenin belli gayesi bu gecikme yüzünden (tamamen) kaybolacak ise bu esas geçerli değildir<sup>35</sup>. Buna göre, yolculuk başlamadan

<sup>34</sup> Yolculuk başlamadan önce veya sonra sözleşmenin icrasını imkânsız hâle getiren ya da tehlikeli hâle sokan umulmayan bir durum (kamu tasarrufu, savaş) söz konusu olduğu takdirde taraflardan her biri sözleşmeyi feshedebilir. Bu konuda bkz. ÇAĞA / KENDER (dn. 12), s. 256 vd.

<sup>35</sup> Sözleşmenin belli gayesinin ortadan kalkmasına sebebiyet veren gecikmenin hukuki sonuçları hakkında hüküm yoktur. Öğretide, TTK m. 1083 ve 1088 hükümlerine kıyasen, sadece sözleşmenin amacının kaybolmasından etkilenen tarafa, yolculuk başlamadan önce bir tazminat ödemek yükümlülüğü olmaksızın, yolculuk başladıktan sonra ise, mesafe navlunu tediyesi şartı ile sözleşmeyi fesih hakkı tanınması gerektiği kabul edilmektedir. Bkz. ÇAĞA / KENDER (dn. 12), s. 264; RABE (dn. 11), § 637 kn. 5; SCHAPS / ABRAHAM (dn. 9), § 637, kn. 4.

önce veya sonra yolculuğun "... tabii hadiseler veya umulmayan diğer hâller yüzünden ..." gecikmesi halinde sözleşen taraflardan her biri (taşıyan ve taşıtan), fesih hakkı bulunmaksızın engelin ortadan kalkmasını beklemek ve yolculuğun gecikmesi yüzünden uğradıkları zararlara katlanmak zorundadır. Yolculuğun "... tabii hadiseler veya umulmayan diğer hâller yüzünden ..." gecikmesi yüzünden eşyanın geç teslim edilmesi halinde taşıyanın (ya da eyleminden sorumlu olduğu şahısların) gecikmede kusuru bulunmadığından, taşıyanı BK m. 96 hükmü uyarınca da geç teslimden ileri gelen zararlardan sorumlu tutmak mümkün değildir. Ancak yolculuk tesadüfi sebepler (tabii hadiseler veya umulmayan diğer hâller) yüzünden değil, taşıyan veya ifa yardımcılarının kusurlu olarak sebebiyet verdiği bir olay yüzünden gecikmişse, taşıyan eşyanın geç teslim edilmesinden ileri gelen zararlardan BK m. 96 gereğince sorumludur.

TTK m. 1093 hükmünde ise, "yolculuk sırasında geminin tamiri lâzım gelirse taşıtan, navlunu ve taşıyanın 1069 uncu madde hükmü gereğince isteyebileceği diğer alacaklarını ödemek ve 1070 inci maddede yazılı alacakları tediye ve temin etmek şartıyla geminin bulunduğu yerde yükü tamamen almakta veyahut da tamirin bitmesini beklemekte ..." serbest olduğu öngörülmüştür. Buna göre yolculuk sırasında geminin umulmayan bir hâl yüzünden tamir edilmesi gerekirse, tamirin söz konusu yolculuk bakımından ertelenemez nitelikte olması şartıyla, yolculuğa tamir yüzünden devam edilememesi halinde de tarafların hak ve yükümlülükleri değişmez. Bununla birlikte, taşıtan sözleşmeyi feshetmek veya tamir sonunu beklemek hususunda bir seçim hakkına sahiptir<sup>36</sup>. Ancak, tesadüfi bir olay yüzünden değil, taşıyanın veya eyleminden sorumlu olduğu şahısların kusurlu olduğu bir olay yüzünden geminin yolculuk sırasında tamir edilmesi gerekirse, bu durumda TTK m. 1093 hükmü uygulanmaz; genel hükümler (BK m. 96 vd.) geçerlidir<sup>37</sup>. Zira, TTK m. 1082 – 1096 hükümlerinde yolculuk başlamadan önce veya başladıktan sonra ortaya çıkan tesadüfi sebeplerin navlun sözleşmesinden doğan hak ve borçlara etkisi düzenlenmiştir. Şu halde taşıyanın veya eyleminden sorumlu olduğu şahıs-

<sup>36</sup> Kısmi çarter ve kırkambar sözleşmelerinde, yük geminin tamiri esnasında zaten boşaltılmışsa, taşıtan, tam navlunu ve diğer alacakları ödemek şartıyla sözleşmeyi feshederek yükü geri alabilir, TTK m. 1096/I, b.4.

<sup>37</sup> RABE (dn. 11), § 637 kn. 1, § 638 kn. 2; OLG Hamburg 15.2.1996, TranspR 97, s. 288 vd., 291. Aksi yönde : ÇAĞA / KENDER (dn. 12), s. 264.

ların kusurlu olduğu bir olay yüzünden geminin yolculuk sırasında tamir edilmesi gerekir ve bu yüzden eşya geç teslim edilirse, taşıyan geç teslimden ileri gelen zararlardan BK m. 96 vd. hükümleri gereğince sorumludur; teknik kusur sebebiyle sorumsuz olduğunu da (TTK m. 1062) ileri süremez<sup>38</sup>.

#### IV. Gecikme Zararlarını Tazmin Yükümlülüğünün Kapsamı

Geç teslimden ileri gelen zararlar, taşıma borcu gereği gibi ifa edilseydi, yükle ilgilinin malvarlığında meydana gelmeyecek olan azalma (fili zarar) ve malvarlığında meydana gelebilecek artmanın gerçekleşmemesi (kârdan yoksun kalma) tarzında ortaya çıkan ve geç teslim olgusu ile uygun illiyet bağı içinde bulunan zararlardır. Geç teslimden ileri gelen zararlara örnek olarak, eşyanın teslim edilmesi gereken zamanla teslim edildiği zaman arasında piyasa değerinin düşmesi<sup>39</sup>, kâr kaybı<sup>40</sup>, gümrük vergilerinin artması, yükün tesellümü için hazır edilen depo ya da araç için gecikme sebebiyle yapılan fazladan ödemeler, ikame mal alınmak zorunda kalınması halinde mal bedeli, gönderilenin bir üçüncü şahısla yaptığı sözleşmeden doğan borcunu gecikme sebebiyle ifa edememesi ve bu yüzden tazminat ödemek zorunda kalması gibi zararlar gösterilebilir. Ancak, gecikme sebebiyle bozulma, çürüme gibi eşyanın zıya veya hasarı şeklinde meydana gelen zararlar, gecikme zararı değildir<sup>41</sup>.

Bir navlun sözleşmesi gereğince taşınan eşya, yüke özen borcunun ihlali sebebiyle (TTK m. 1061, 1062) kısmen zıya veya hasara uğramış durumda ve geç teslim edilmişse, taşıyan kısmî zıya veya hasar yüzünden ileri gelen tüm zararları değil, ziyada ziyaa uğrayan malın piyasa değerini, hasarda malın hasarlı haldeki satış değeri ile piyasa değeri arasındaki farkı (TTK m. 1112, 1113); eşyanın hasarsız hâlde

<sup>38</sup> OLG Hamburg 15.2.1996, TranspR 97, s. 288 vd., 291.

<sup>39</sup> "Gecikme söz konusu olmaksızın gerçekleştirilen taşıma esnasında eşyanın piyasa değerinin düşmesi, taşıyanın değil yükle ilgilinin katlanması gereken bir risktir." BGH, VersR 1978, s. 419.

<sup>40</sup> Kâr kaybının pek çok yargı kararında gecikme zararı olarak kabul edildiği hususunda bkz. WÖHRN (dn. 2), s. 18. dn. 48.

<sup>41</sup> Gecikme sonucu eşya zıya veya hasara uğrarsa, bundan ileri gelen zararlar hakkında TTK m. 1061 vd. hükümleri uygulanır. ÇAĞA / KENDER (dn. 12), s. 131, dn. 11; KENDER (dn. 17), s. 77.



geç teslim edilen kısmı için de, geç teslimden ileri gelen zararları tazmin edecektir. Ancak başlangıçtaki elverişsizlik (TTK m. 1019) ya da yükün izinsiz başka bir gemiye yüklenmesi veya aktarma edilmesi (TTK m. 1028) yüzünden teslim süresi aşılması eşyanın zıya veya hasara uğramasından başka bir zarara sebebiyet vermişse, örneğin dondurulmuş et yükünün kullanım süresinin geçmesi yüzünden tamamen zıya uğraması dışında (kâr kaybı gibi) bir malvarlığı zararı söz konusu ise, taşıyan tüm zararları tazmin etmekle yükümlüdür; zira TTK m. 1112, 1113 hükümleri sadece yüke özen borcunun ihlâlinden (TTK m. 1061vd.) kaynaklanan zararlar hakkında caridir<sup>42</sup>.

#### V. Gecikme Zararlarını Tazmin Borcunun Belirli Bir Tutarla Sınırlı Olup Olmadığı

Alman hukukunda (1986 tarihli Kanunla değiştirilen) HGB § 660 (TTK m. 1114) hükmünde yer alan „yükün zıya veya hasarından dolayı her halde“ (für Verlust oder Beschädigung der Güter in jedem Fall) şeklindeki ifadeden açıkça anlaşıldığı üzere, gecikme zararlarını tazmin borcu belirli bir tutarla sınırlı değildir<sup>43</sup>. TTK'nda ise böyle bir açıklık söz konusu olmadığından, haksız sapmanın, yükün izinsiz başka bir gemiye yüklenmesi veya aktarma edilmesinin ve başlangıçtaki elverişsizliğin sebebiyet verdiği geç teslimden ileri gelen zararlardan sorumluluk hakkında, TTK m. 1114 hükmünün uygulanacağını kabul etmek gerekir<sup>44</sup>. Zira söz konusu maddedeki „her halde“ ifadesi, navlun sözleşmesinin ihlâlüne dair TTK'nda düzenlenen her hâli kapsamaktadır.

42 ÇAĞA / KENDER (dn. 12), s. 162.

43 Bu konuda bkz. RABE (dn. 11), § 660 kn. 2; HERBER (dn. 15), s. 210, 211; KLINGSPORN (dn. 15), s. 881 vd.; ÇETİNGİL (dn. 15), s. 42, 43.

44 ÇAĞA / KENDER (dn. 12), s. 21, 56, 57, 182; ÇETİNGİL Ergon, *Milletlerarası Sözleşmelerde Ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli - Konteyner Ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler - Tartışmalar, Ankara 1984 (s. 137 - 159), s. 157, dn. 48.*