

Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğü

GİRİŞ

Günümüzde yaşanan teknolojik, ekonomik ve sosyal gelişmeler ticaretin gelişimini ve kapsamını doğrudan etkilemiştir. Ticaret sadece iç piyasa hareketi olmaktan çıkmış, mal ve hizmetlerin uluslararası dolaşımı sağlanmış ve ticari faaliyetler komplike bir hal almıştır.

Ticari faaliyetlerin uluslararası hale gelmesi, ticari malların dolaşımı anlamına gelmektedir. Ticari malların dolaşımı ise kara, hava ve deniz taşımacılığı ile olmaktadır. Özellikle kıtalararası taşımalarda kara ve hava taşımacılığının yetersiz kaldığı bir gerçektir. Böylelikle deniz taşımacılığı kara ve hava taşımacılığına oranla ön plana çıkmakta, uzun ve hacimli taşımalarda tercih sebebi olmaktadır.

Yalnız unutulmaması gereken deniz taşımacılığının sadece bugün değil geçmişten günümüze tercih edilen bir taşıma yolu olduğudur. Deniz taşımalarının ilkçağdan beri yapıldığı bilinmekte, deniz taşımacılığında ileri düzeyde olan toplumlar ticari hayata hakim olmakta ve buna bağlı olarak da siyasi gücü yakalamaktaydı.

Deniz taşımacılığının bu denli önemli olması hukuki düzenlemelerin deniz ticaretine yoğunlaşmasına sebep olmuştur. Ülkeler iç hukuklarında düzenlemeler yaptığı gibi deniz ticaretinin uluslararası hale gelmesine bağlı olarak ulusalüstü düzenlemeler yoluna gidilmesi gereği duyulmuştur.

Deniz taşımalarında taşıtan, taşıyan ve gönderilen kilit kavramlardır. Taşıyan deniz taşımalarında güçlü konumda olan aktördür. Geçmişten günümüze taşıyan bu güçlü konumunu kullanarak konişmentolarda kendi lehine sorumsuzluk hükümleri sevk etmesine sebep olmuş, bu durum ise taşıtan ve gönderilen açısından adalete ve hakkaniyete aykırı durumlar doğmasına neden olmuştur. Bu sebeple ulusal ve ulusalüstü düzenlemeler geçmişten günümüze taşıyanın sorumluluğunu belirleme ve emredici hükümlerle düzenleme eğilimi göstermiştir.

TTK m.1061’de düzenlenen ‘Taşıyanın Özen Yükümlülüğü’ bu eğilimin bir uzantısıdır. Bu çalışmamızda taşıyanın bu yükümlülüğüne genel olarak değindikten sonra ispat yükü ve aktif-pasif husumet kavramlarına açıklayacak ve TTK’da yer alan düzenlemelere yeri geldikçe yer vereceğiz.

BİRİNCİ BÖLÜM

I-Genel Olarak, Kavram, Hukuki Niteliği

A-Genel Olarak

Taşıyan, navlun sözleşmesinin güçlü tarafını oluşturmaktadır. Taşıyan bu gücünü tarihsel süreç içerisinde kötüye kullanmış, navlun sözleşmesine kendi lehine koyduğu şartlarla sorumluluğunu kim zaman daraltmış, kimi zaman ise tamamen ortadan kaldırmıştır. Bu durum ise taşıyanın sorumluluğunu belirleme ve emredici hükümlere gidilmesi yönünde yasa koyucuları harekete geçirmiştir^[1].

Amerika’da XIX. YY. Ortalarına kadar navlun sözleşmesinde yer alan şartlara herhangi bir sınırlama getirilmemekteydi. Bu durum ise taşıyan ve gönderilen aleyhine durumlar yaratmakta ve buna bağlı olarak Amerikan deniz ticaretinin gelişmesini önlemekte idi. En çok tartışılan nokta ise taşıyanı sorumluluktan kurtaran ‘negligence’ klotunun geçerliliği idi. Yaşanan bu gelişmelere tepki olarak 1893 yılında ‘Harter Yasası’ yürürlüğe girmiştir. Söz konusu yasa taşıyanın sorumluluğunu tek taraflı olarak

kaldıran klozlara tepki olarak hazırlanmıştır[2].

Ancak uygulamada sözkonusu yasa beklenen faydayı sağlayamamıştır. 25 Ağustos 1924 tarihinde Brüksel'de yapılan deniz ticaret hukuku ile ilgili konferansta La Haye Kuralları kabul edilmiştir. Sözkonusu kurallar 1937 yılında Alman Hukukuna oradan da 1956 yılında yapılan TTK ile hukukumuzda alınmıştır. Deniz ticaretinde yaşanan hızlı gelişmeler sonucu La Haye kuralları yetersiz kalmıştır. Bu sebeple 1968 yılında La Haye kurallarında değişiklik (Visby) yapılmıştır. Ancak Türkiye sözkonusu değişiklikleri henüz onaylamamıştır[3].

Diğer Kara Avrupası sorumluluk sistemine paralel olarak mart 1978 Hamburg Kuralları kabul edilmiştir. Hamburg kuralları yukarıda saydığımız kurallara paralel olup; yeni bir rejim oluşturmaktadır[4].

Ancak yapılan tüm çalışmalar ne taşıyanları ne de taşıtanları mutlu etmemiştir. Ayrıca yukarıdaki sorunlara konteyner taşımalarının ortaya çıkardığı sorunlarda eklenmeye başlamıştır. Tüm bunları gidermek amacıyla 23 Eylül 2009 tarihinde Rotterdam Kuralları kabul edilmiştir[5].

Bu tarihi gelişimi belirtme sebebimiz deniz ticaretinin uluslararası niteliği sebebiyle iç hukuk düzenlemelerinin uluslararası düzenlemelerden bağımsız değerlendirilemeyecek oluşudur. Yapılan tüm bu düzenlemeler taşıyan ile taşıtan arasındaki dengeyi bulmayı ve dengenin taşıyan lehine haksız şekilde dönüşmesini önlemeyi amaçlamaktadır. Yapılan düzenlemelerin ağırlık noktasını taşıyanın sorumluluğu kavramı oluşturmaktadır. Bu düzenlemeler karşısında başlıca üç sorumluluk sisteminden bahsedilmektedir; Lahey, Lahey/Visby, Hamburg kurallarıdır. Hukukumuzda yukarıda belirtildiği üzere dolaylı olarak Lahey kuralları geçerlidir. Ancak TTK'nun temel olarak Hamburg Kurallarının öngördüğü sistemi kabul ettiği belirtilmektedir[6].

Çalışmamızın devamında taşıyanın sorumluluğunun türlerinden yüke özen sorumluluğu mevcut düzenleme ve yeri geldikçe TTK bakımından incelenecektir.

B-Kavram ve Hukuki Niteliği

Taşıyanın sorumluluğu genel olarak akdi bir sorumluluktur. Taşıyan bu akdi yükümlülüğünü yerine getirmese genel esaslara (BK m.96) göre meydana gelen zararlardan, kusuru olmadığını ispat etmedikçe sorumlu olacak ve bu sorumluluğunu BK m. 99 ve 100 sınırları içerisinde sözleşme ile daraltılabilecek ve ortadan kaldırılabilecektir[7].

Kara Avrupası sorumluluk sisteminin sonucu olan bu durum yukarıda belirtildiği gibi Lahey Kurallarının TTK kapsamına alınması ile karmaşık bir hal almıştır. Bir taraftan belirli sorumluluk halleri öngörülmüş (TTK m. 1061 ve m. 1028) diğer tarafta kanuni sorumsuzluk halleri öngörülmüştür. (TTK m. 1063/1064)[8]. Sözkonusu karışıklık Hamburg Kuralları TTK kapsamına alınarak giderilmek istenmiş ve taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler Hamburg Kurallarından alınmıştır[9]. (YTTK m. 1178)

TTK esas olarak taşıyanın iki sorumluluk halini düzenlemiştir: 1- Geminin yolculuğun başında denize, yola ve yüke elverişli olmamasından ileri gelen gecikme dahil bütün zararlardan sorumluluk (konumuz dışında olduğundan sadece değinilecektir), 2- Taşınmak üzere teslim alınmış yüke özen yükümlülüğünün gereği yerine getirilmemesi neticesinde yükün zıya veya hasara uğramasından doğan sorumluluk[10].

Navlun sözleşmesinin, belirtilenler dışında ihlal edilmesi halinde sonuçlarını düzenleyen bir hüküm TTK'da yoktur. Taşıyanın sorumluluğu bunlar dışında genel hükümlere tabidir[11].

YTTK ise TTK sistemini esas itibariyle korumuş ve TTK m. 1141 başlangıçtaki elverişsizlik, m. 1178 ise yüke özen yükümlülüğünü düzenlemiştir.

Navlun sözleşmesinde taşıyanın temel yükümlülüğü yükü taşımaktır. Yükü teslim aldığı andan teslim edeceği ana kadar yükü aldığı muhafaza ve teslim etmek yükümlülüğü altındadır. Taşıyan bu yükümlülüğünü yerine getirirken alelade davranmamalı '*tedbirli bir taşıyanın göstermiş dikkat ve özeni*' göstermelidir. Kanunkoyucu TTK m. 1061 hükmü ile konunun önemi gereği taşıyana objektif bir özen yükümlülüğü getirmiştir[12].

Ancak unutulmaması gereken sorumluluğun bir kusur sorumluluğu olduğudur. Yükümlülüğün ihlali için taşıyan veya adamlarının kusurlu olmaları gerekir. Bu yönü yüke özen yükümlülüğünün ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olduğundan bahsedilmektedir[13].

Taşıyanın bu yükümlülüğü; yüklemede, istifte, taşınmada, muhafazada ve boşaltmada özen yükümlülüğü kavramalarını içinde barındırmaktadır[14].

TTK'da yükümlülüğün başlangıcı yükün teslim alındığı andan teslim edildiği zaman dilimi olarak belirlenmiştir. Ancak teslim kavramı noktasında yeterli açıklık bulunmamaktadır. Teslim anının belirlenmesi hak düşürücü sürenin belirlenmesi ve ispat yükünün kimin üzerinde olduğu konularında büyük öneme sahiptir[15].

YTTK ise yüke özen yükümlülüğünü eşyayı teslim dayanan sorumluluk olarak belirlemiş ve TTK'da belirlenen temel esaslardan ayrılmamıştır[16].

Yüke özen yükümlülüğünün başlangıcı Rotterdam Kurallarında da ele alınmış ve 12. Maddedeki düzenlemenin daha sade ve açık olduğu doktrinde savunulmuştur[17].

II-Sorumluluğun Şartları

A-Taşıyanın Yüke Özen Göstermek Yükümlülüğünün İhlali

Taşıyan yükü teslim aldığı andan itibaren yükümlülüğü başlamaktadır. TTK m.1061 taşıyanın özen yükümünün kapsamı sınırlı sayı olmadan gösterilmiştir. Söz konusu sayım sadece örnekseme niteliğindedir. Yükümlülüğün kapsamına yükün korunması ve muhafazası kapsamında bütün faaliyetler dahildir[18].

Bununla beraber navlun sözleşmesine konulacak FIO/FIOS/FIOST klotları ile yükleme, boşaltma ve istif sorumluluğu yükle ilgililere aktarılabilir[19].

Taşıyanın buradaki özen ölçüsü '*tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni*' olarak belirlenmiştir. Bu kriter ile taşıyana objektif bir özen yükümlülüğü getirilmiştir[20].

Taşıyan yukarıda belirlenen esaslar çerçevesinde hareket etmediği takdirde özen yükümlülüğünü ihlal etmiş olacaktır.

YTTK m. 1178/1 ile TTK paralel şekilde düzenlemenin korunduğu görülmektedir.

Yargıtay[21] ; '*Davalı Tasfiye Halindeki Transbosphore Deniz Nak San ve Tic.A.Ş. vekilinin temyizine gelince; Davacı vekili, davalı Transbosphore Deniz Nak San ve Tic AŞ.nin acenteliğini yaptığı gemi ile taşınan emtianın Karaköy Yolcu Salonu Gümrük Müdürlüğü cep ambarında, diğer davalıdan temin*

edilen forkliftten düşerek hasarlandığını ileri sürerek, tazminat istemiştir. TTK'nun 1061 nci maddesi hükmüne göre taşıyan, malların yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamını göstermekle mükelleftir. Dava konusu hasarın, gemiden tahliye sırasında meydana geldiği, taşımanın henüz sona ermediği dosya kapsamından anlaşılmaktadır. Bu durumda davalının sorumluluğuna gidilmektedir.' Şeklindeki kararı ile konu hakkındaki görüşünü açıklamıştır.

B-Kusur Şartı

Yükümlülüğün ihlali için taşıyan veya adamlarının kusurlu olması şarttır. Taşıyan kendi kusurlarından sorumlu olduğu gibi adamlarının kusurlarından da sorumludur. Gemi adamlarının kim olduğu TTK m. 1062/1'de belirtilmiştir. Kendi adamlarından ise navlun sözleşmesinin ifasında taşıyanın kontrolü altında hareket eden ve navlun sözleşmesinin ifasına yardım olan şahıslar anlaşılmalıdır[22].

YTTK m. 1179/1'de TTK'da yer alan kusur esası korunmuştur.

C-Yükün Zıya ve Hasarı

Taşıyanın TTK m.1061 kapsamında sorumluluğuna gidilebilmesi için zararın yükün hasar ve zıya uğramış olmasından doğması gerekmektedir. Zıya[23]; '*taşıyanın teslim olduğu yükü varma limanında geminin ulaşmasından sonra mutad süre içerisinde hak sahibine hangi sebepten olursa olsun teslim etmek iktidarından yoksun olması halinde*' hasar[24] ise; '*hangi sebepte ileri gelirse gelsin yükün, haricen de olsa hal ve durumunun kötüleşmesi ve değerinin azalması halinde*' sözkonusudur.

YTTK m. 1178/2 ile zıya ve hasar şartlarını korumakla birlikte '*yükün geç teslimi sebebiyle uğranılan zararları*' da özen yükümlülüğü kapsamında değerlendirmiştir[25].

Konuya ilişkin Lahey ve Visby kurallarında hüküm olmamakla birlikte Hamburg Kurallarının m.5'de ve Rotterdam Kuralları m.17'de de gecikmeden doğan sorumluluk ifade edilmiştir[26].

D-Zarar ve zaman dilimi

Taşıyanın TTK m.1061 sorumluluğuna gidilebilmesi için zarar şarttır. Ancak zararın herhangi bir sebepten değil zıya veya hasardan doğması gereklidir.

Yükümlülüğün başlangıcı yükün teslimi alınması ile başlamakta ve yükle ilgiliye teslimine kadar devam etmektedir. Teslim iki taraflı bir hukuki muameledir ve yükün zilyetliğinin taşıyana geçirilmesi ile yükümlülük başlamakta, konişmento hamili gönderilenin yük üzerinde zilyetliğinin kurulması ile sona ermektedir[27].

YTTK m. 1178/2 ile yükümlülüğün taşıyanın hakimiyet alanına girmesi ile başlayacağı açıklanmış, m. 1178/3 ise hakimiyetin hangi hallerde olacağı belirlenerek Hamburg Kurallarına paralellik sağlanmış ve TTK'da yer alan belirsiz durum kısmen ortadan kaldırılmak amaçlanmıştır[28].

Rotterdam kuralları m. 12 'de yükümlülüğün süresi belirlenmiş ve bu düzenlemenin daha sade ve açık olduğu doktrinde savunulmaktadır[29].

Yargıtay[30]; '*Aynı maddenin 2 nci cümlesine göre de, teslim alındıkları andan teslim edildikleri ana kadar geçen müddet içinde malların zıyaı veya hasarı yüzünden doğacak zararlardan taşıyan*

sorumludur. Dava konusu hasarın, gemiden tahliye sırasında meydana geldiği, taşımanın henüz sona ermediği dosya kapsamından anlaşılmaktadır.' Ve 24.01.1989 tarihli[31] ;' Şeklindeki kararı ile konu hakkındaki görüşünü açıklamıştır.

İKİNCİ BÖLÜM

İSPAT YÜKÜMLÜLÜĞÜ, KURTULUŞ KARİNESİ VE TARAFLAR

I-İspat Yükümlülüğü

A-Genel Olarak

Yargılama faaliyeti; 'davacının talep sonucunu dayandırdığı olayı oluşturan vakaların, bu sonucu sağlayacak hukuk normunun soyut unsur vakıalarını karşılayıp karşılamadığının tespiti'[32] olarak tanımlanmaktadır. Yani bir altlama faaliyetinden söz edilmektedir. Davacı talep sonucu ile hakkını dayandırdığı hukuk normunu buluşturma faaliyeti içerisindedir. Davacının[33] bu faaliyeti sırasında dayanmış olduğu vakıaların gerçekliği konusunda hakimde kanaat oluşturma faaliyeti de *ispat* olarak tanımlanmaktadır[34].

TTK m.1061 kapsamında zararın tazminini isteyen şahıs aşağıdaki hususları ispat etmelidir. İspat yükümlülüğü öncelikle yükü ile ilgilidir. Ancak yer değiştirebilmektedir[35].

B-Yükün Taşıyan Tarafından Hasarsız Teslim Alındığını

Yükü ile ilgili bu hususu konişmento ile ispat edecektir. Konişmentoda herhangi bir ihtirazi kayıt yok ise veya 'belli değil' kaydını içermiyorsa , yükün konişmentoda yazılı şekilde teslim alındığı kabul olunacak ve tazminatın kapsamı buna göre belirlenecektir. Söz konusu karinenin ispatı taşıyana ait olacaktır[36].

Yargıtay[37] ; 'Yükleten yükün cins ve kıymetini yüklemeye başlamadan önce taşıyana bildirdiği ve bu hususlar konişmentoya yazıldığı takdirde, taşıyıcı TTK.nun 1112 ve 1113. maddelerinde belirtilen şekilde saptanacak zarardan yükletene veya gönderilene karşı sorumlu bulunmaktadır' Şeklindeki kararı ile konu hakkındaki görüşünü açıklamıştır.

C-Zararın ve Zaman Diliminin İspatı

Yükü ile ilgili yükü gelen zararın taşıyanın zilyetliği altında bulunan dönemde meydana geldiğini ispat etmelidir. Akan'a göre[38]; 'Eğer kara zararlarından sorumsuzluk şartı var ise hasarın yükün zıya uğramış ya da boşaltmadan sonra hasarlı olarak teslim olduğunu' ispat etmelidir. Yükü ile ilgili zararın sebep olan olayları ispat etmesi gerekmemektedir[39].

II-Kurtuluş Karinesi

Yukarıda yer alan şartların yükü ile ilgili tarafından ispatı ile birlikte artık ispat yükü taşıyana geçmekte ve taşıyan aşağıda belirtilen iki şartı ispat ederek sorumluluktan kurtulabilmektedir. Bunlar; 1- Ziya veya hasarın sebebini, 2- 'Tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni ile dahi önüne geçilemeyecek' olduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir[40].

Ziya ve hasarın sebebi ortaya çıkarılamıyorsa taşıyan aleyhine yorum yapılacaktır[41].

Taşıyan zararın m. 1062 yer alan sebeplerden (teknik idare veya yangın) ileri geldiğini ispat ederek de

sorumluluktan kurtulabilecektir[42].

Diğer yandan TTK m. 1063 ile belirli haller sayılarak bu hallerin sonucunda zarar meydana gelmiş olması halinde taşıyanın sorumlu olmayacağı öngörülmüştür. Kanunkoyucu zararın bu hallerden biriyle meydana geldiğini taşıyanın gerçeğe yakın şekilde ispat etmesi halinde taşıyanın sorumlu olmayacağını öngörmüştür. Ancak bu aksi her zaman ispat edilebilir nitelikte yani adi karinedir[43].

III-Taraflar

A-Aktif Husumet Ehliyeti

Aktif husumet ehliyeti dava da tazminat talep etme hakkına sahip olan şahıstır. Bu şahıslar taşıyan, yükleyen, gönderilendir. Zarar sözkonusu şahıslardan hangisinin malvarlığında gerçekleşmiş ise aktif husumet ehliyetine o sahiptir. Bu kimselerin halefi (kanuni veya temlik ile) olan şahıslarda aktif husumet ehliyetine sahiptir. Örneğin; zararı ödeyen sigortacı[44]

B-Pasif Husumet Ehliyeti

Davacı taraf aktif husumet ehliyetine sahip olduğunu ispat ettikten sonra, tazminat talep ettiği şahsın taşıyan olduğunu, TTK m. 1099 veya 'identity of carrier clause' gereği taşıyan olduğunu ispat etmek zorundadır[45].

Acentaların deniz ticaretinde önemli bir yer tuttuğu düşünüldüğünde Yargıtay[46]; 'Davalı Transbosphore Deniz Nak San ve Tic. AŞ.nin acenteliğini yaptığı dava dışı taşıyıcının sorumlu olduğu bir dönemde meydana gelen hasardan, TTK.nun 116 ve devam eden maddeleri gereğince doğrudan taşıyıcı aleyhine yada taşıyıcıya izafeten acentesi aleyhine dava açılması gerekirken, doğrudan acente aleyhine dava açılmasının mümkün bulunmadığı dikkate alınmadan, acente aleyhinde açılan davanın kabulüne karar verilmesi doğru görülmemiş, hükmün bu nedenle davalı Tasfiye Halindeki Transbosphore Deniz Nak.San ve Tic.A.Ş. yararına bozulması gerekmiştir.' Şeklindeki görüşü önemlidir. Bizde bu görüşe katılmaktayız[47]

SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

Deniz ticaret hukukunun yaşayan bir hukuk dalı olduğu, ticari hayatta yaşanan gelişmelerden bağımsız düşünülemediği bir gerçektir. Bu gerçek karşısında hukuki düzenlemelerde gelişime ayak uydurma çalışmakta ve ulusal, ulusalüstü düzenlemeler yapılmaktadır. Ulusalüstü düzenlemeler deniz ticareti hukukunun yeknesak hale gelmesini amaçlamakta ve yaşanan sorunları en aza indirmeyi hedeflemektedir.

Bu çalışmamızda tarihi süreç içerisinde belki de ulusal ve ulusalüstü kapsamda en çok tartışılan taşıyanın sorumluluğu konusunda taşıyanın yüke özen yükümlülüğü konusunu değerlendirdik.

Bu çerçevede yüke özen yükümlülüğünden sorumluluk Lahey ve Visby kurallarında sadece ziya veya hasar hallerinde değerlendirilmişken Hamburg ve Rotterdam kurallarında gecikmede, özen kapsamında değerlendirilmiştir. Hukukumuz ise uluslararası düzenlemelere paralel şekilde; gecikme TTK'da yüke özen yükümlülüğü kapsamında değerlendirilmemişken YTTK m.1178/2'de gecikme yüke özen yükümlülüğünün kapsamına alınmıştır.

Özen yükümlülüğünün başlayacağı süreye TTK teslimi belirlemiştir. Ancak teslimin kapsamı hakkında

herhangi bir bilgi verilmemiştir. YTTK ise m. 1178/3 ile teslim/hakimiyet hallerini açıklama yoluna gitmiştir. Ticari hayatın değişkenliği karşısında belirleme yoluna değilde Rotterdam Kurallarında yer alan açık ve sade tanımın tercih edilmesi bizce daha yerinde olurdu.

Tarafların aktif ve pasif husumet ehliyetleri kapsamında YTTK herhangi yenilik getirmemektedir.

[1] Akan, s. 3 v.d

[2] Akan, s. 6

[3] Akan, s. 7

[4] Akan, s. 21; Çağa/Kender, C. II, s. 129-130

[5] Sözer, s. 567-568

[6] Yazıcıoğlu, s. 40 v.d.

[7] Çağa/Kender, C. II, s. 129

[8] Çağa/Kender, C. II, s. 129

[9] Akan, s. 26-27

[10] Çağa/Kender, C. II, s. 131

[11] Çağa/Kender, C. II, s. 132

[12] Sözer, s. 599

[13] Akan, s. 59; Çağa/Kender, C. II, s. 135-136; Sözer, s. 599

[14] Ayrıntılı açıklamalar için; Akan, s.31 v.d.

[15] Akan, s. 47-48

[16] Yazıcıoğlu, s. 39

[17] Yazıcıoğlu, s. 43

[18] Çağa/Kender, C. II, s. 135

[19] Çağa/Kender, C. II, s. 135; Sözer, s. 597

[20] Kender/Çetingil, s. 139

[21] Yargıtay 11. H. D., 10.02.2004, 2003/6236E., 2004/1043K

[22] Çağa/Kender, C. II, s. 137

[23] Çağa/Kender, C. II, s. 140

[24] Çağa/Kender, C. II, s. 140

[25] Yazıcıoğlu, s. 39

[26] Sözer, s. 605

[27] Akan, s. 45; Sözer, s. 606-607

[28] Yazıcıoğlu, s. 42

[29] Yazıcıoğlu, s. 42

[30] Yargıtay 11. H. D., 10.02.2004, 2003/6236E., 2004/1043K.

[31] Yargıtay 11. H. D., 24.01.1989, 1988/3501E., 1989/209K.

[32] Alangoya/Yıldırım/Deren-Yıldırım, age., s. 321

[33] Sadece davacı olarak anlaşılmalıdır, davalının savunma sebeplerinin ispatı bakımından da açıklamalar geçerlidir.

[34] Alangoya/Yıldırım/Deren-Yıldırım, age., s. 321

[35] Çeşitli durumlar için, Akan, s. 104 v.d.

[36] Akan, s. 107; Çağa/Kender, C. II, s. 148

[37] Yargıtay H.G.K., 15.2.1995, 1994/11-688E., 1995/71k.

[38] Akan, s. 107

[39] Akan, s. 108; Çağa/Kender, C. II, s. 149

[40] Çağa/Kender, C. II, s. 149

[41] Çağa/Kender, C. II, s. 149

[42] Akan, s. 108-109

[43] Akan, s. 83

[44] Akan, s. 106; Çağa/Kender, C. II, s. 148

[45] Akan, s. 106; Çağa/Kender, C. II, s. 148

[46] Yargıtay 11. H. D., 10.02.2004, 2003/6236E., 2004/1043K.

[47] Arkan, s. 216