



V. International Caucasus-Central Asia Foreign Trade and Logistics Congress

September 19-10, 2019, İstanbul

<http://www.ulk.ist/>



Waiting Fee For Carriage of Goods by Road in Terms of CMR and TTK

Abstract

Turkay Özdemir

Assist. Prof.

Istanbul University

turkayozdemir@mynet.com

There is no specific regulation in CMR regarding with loading and unloading of goods and waiting that in connection with these processes. Regardless of national or international difference, when Turkish Law is needed to be applied, this matter will be clarified in accordance with the provisions of Book 4 of Turkish Commercial Code numbered 6102. According to TTK Article 863/3; "If carrier waits for more than reasonable loading or unloading time on the basis of contract terms or for the reasons not arising from his or her own risk area, the carrier shall be entitled to an appropriate fee as a waiting fee." By this provision, the conditions which the carrier may demand a fee for waiting are regulated as follows: - In case of loading exceeding reasonable time - In case of unloading exceeding reasonable time; a) If the fee is determined in the contract or b) If the carrier waits due to the reasons that not arising from his or her own risk area. Waiting is not a work. Eventhough waiting is only stated as exceeding time in loading and unloading processes in the article; in substantial cases, many reasons may cause wait such as transit customs administration works and procedures, law enforcement measures, lack of unloading area especially in the contracts which the carrier is responsible for unloading, disruption of the ship in ro-ro transportation, employee-employer disputes like strikes and lockouts, public holidays and similar reasons. The statement that "the carrier is entitled to a waiting fee if the reasonable time is exceeded." takes part in the preamble of the article 863/3. Besides that it was stated that the principle of "risk area" is embraced and this principle is based on German doctrine. In the preamble of the article; a) Insufficient information that may affect organization safety, b) Disruption of the vehicles are given as examples of risk area. In other words, it is stipulated that the waiting fee is deserved providing that the risk area is out of the carrier's own area. Hence, it is stated that the principle of risk area, which is not stipulated for the cases that it is determined in the contract in TTK, is valid for all waiting. Besides that, if the loss of

time arises from the risk area of the carrier, mostly, the notion of "DELAY" is used as a reason of responsibility; however, if the loss of time arises from the risk area of the sender, consignee or other relevant person, the notion of WAITING is used. The sender is responsible in waiting; the carrier is responsible in delay. Waiting is not a service. However, on the assumption that the vehicle of the carrier (both trailer, tow truck or both) has been allocated for a carrying and the carrier expect to earn a unit wage from this work, he will perform new carrying works and will be entitled to a fee from them. He cannot get new works because of waiting. In this case, the carrier is likely to suffer "loss of profit". In this case, the claim is not a wage if anything it is actually a compensation. However, whether there is a loss of carrier or not, this payment is qualified as penal clause since the payment has been determined in the contract. TTK regulates that the payment of waiting fee (compensation) can be determined in the contract whether the waiting occurs in the risk area of the carrier or not; on the other hand, if the waiting does not occur in the risk area of the carrier, the carrier may demand compensation even if it is not determined in the contract. However, in terms of general liability law, it should not be accepted that the carrier may demand a fee -even if it is determined in the contract- when the risk occurs in the risk area of the carrier and especially the carrier is eligible to prevent it. When we talk about waiting fee, whether it is determined in the contract or not, the carrier must be entitled to waiting fee if the waiting does not arise from the risk area of the carrier. When the articles of TTK is interpreted according to the purpose rather than the wording; the thing which may be determined in the contract is the method and amount of the waiting fee. Otherwise, the carrier should be able to demand a fee for waiting providing that the waiting occurs due to the reasons arising from out of his risk area. It doesn't even have to prove the damage.

Keywords:

Carriage of goods, carrier, loading and discharge of goods, waiting fee.

CMR ve TTK Bakımından Karayoluyla Eşya Taşımada Bekleme Ücreti

Özet

CMR’de yükleme ve boşaltma ve bu süreçlerle bağlantılı olarak ele alınan bekleme ile ilgili özel bir düzenleme yoktur. Ulusal veya uluslararası ayırımına bakılmaksızın, Türk hukukunun uygulanması gerektiğinde bu husus 6102 sayılı TTK 4. Kitap hükümlerine göre aydınlatılacaktır. TTK m. 863/3 “taşıyıcı sözleşme hükümlerine dayanarak veya kendi risk alanından kaynaklanmayan nedenlerle makul yükleme veya boşaltma süresinden daha fazla beklerse, bekleme ücreti olarak uygun bir ücrete hak kazanır.” hükmü ile; - Makul süreyi aşan yükleme, - Makul süreyi aşan boşaltma olgularında a) Sözleşme ile kararlaştırılmışsa ya da b) Sözleşme ile kararlaştırılmasa da taşıyıcının kendi risk alanından kaynaklanmayan sebeplerle bekleme halinde taşıyıcının bekleme için ücret isteyebileceği düzenlenmiştir. Bekleme bir iş görme değildir. Bekleme sadece yükleme ve boşaltma süreçlerinde süre aşılması olarak belirtilmiş ise de; somut olayda transit gümrük idaresi iş ve işlemleri, kolluk tedbirleri, özellikle boşaltmanın taşıyıcı sorumluluğunda olduğu sözleşmelerde boşaltma yeri bulunmaması, ro-ro taşımada geminin aksaması, grev ve lokavt gibi işçi – işveren ihtilafları, resmi tatiller ve benzeri sebepler beklemeye yol açabilmektedir. TTK m. 863/3’ün gerekçesinde kayıt ve şart belirtilmeksizin “makul sürenin aşılması halinde taşıyıcı bekleme ücretine hak kazanır.” ifadesine yer verilmektedir. Bunun yanında gerekçede “riziko alanı” prensibinin benimsendiği, bunun Alman öğretisine dayandığı açıklanmış ve a) İşletme güvenliğini etkileyebilecek yetersiz bilgi, b) Araç gereç temininin aksaması gibi olgular riziko alanına örnek gösterilmiştir. Yani, riziko alanı taşıyıcı dışında olmak koşulu ile bekleme ücretine hak kazanılması öngörülmüştür. Böylece kanunda sözleşme ile kararlaştırma bakımından şart koşulmayan riziko alanı prensibinin sanki tüm bekleme için olduğu ifade edilmiştir. Öte yandan, zaman kaybı taşıyıcının riziko alanından kaynaklanmış ise çoğu zaman sorumluluk sebebi olarak GECİKME, gönderen veya gönderilen ya da başkaca yük ilgilisi riziko alanından kaynaklanmış ise BEKLEME kavramları söz konusu olmaktadır. Beklemede gönderen, gecikmede ise taşıyıcı sorumludur. Bekleme bir hizmet değildir. Ancak taşıyıcının aracının gerek römork, gerekse çekici ya da her ikisi birden bir taşıma için tahsis edilmiş ve

taşıyıcının bu işten bir birim ücret kazanmayı öngördüğü varsayımında, iş bitince yeni taşıma işleri yapacak ve onlardan da ücrete hak kazanacaktır. İşte bekleme sebebi ile bu yeni işleri alamamaktadır. Bu durumda sözleşme ile kararlaştırılmış olsun ya da olmasın taşıyıcının muhtemelen “kar yoksunluğu-yoksun kalınan kazanç” zararına uğraması söz konusudur. Bu durumda talep edeceği aslında ücret değil tazminattır. Ancak zararı olsun ya da olmasın, ödenmesi kararlaştırılmış olduğu için burada söz konusu olan cezai şart niteliğinde bir ödemedir. Kanun, taşıyıcının risk/tasarruf alanında olsun ya da olmasın bekleme ücreti (tazminatı) ödenmesinin sözleşme ile kararlaştırılabileceğini; buna karşın sözleşme ile kararlaştırılmamış ise; bu defa beklemenin kendi risk alanında olmaması halinde ücret (tazminat) talep edebileceğini düzenlemektedir. Oysa, genel sorumluluk hukuku bakımından, taşıyıcının kendi risk/tasarruf alanında gerçekleşen ve özellikle taşıyıcının önleyebileceği beklemelerden dolayı -sözleşme ile kararlaştırılmış dahi olsa- taşıyıcının bedel talep etmesinin kabul edilmemesi gerekir. Bekleme ücretinden söz edildiğinde, sözleşme ile kararlaştırılsın ya da kararlaştırılmasın, bekleme eğer taşıyıcının risk/tasarruf alanından kaynaklanmıyorsa, taşıyıcının ücrete hak kazanması gerekir. Kanun lafzından ziyade amacına göre yorumlandığında; burada sözleşme ile kararlaştırılabilecek olan, bekleme ücretinin hesaplama yöntemi ve miktarıdır. Yoksa, taşıyıcı kendi risk/tasarruf alanında meydana gelmeyen sebeplerden doğan beklemeden her halde ücret isteyebilmelidir. Bunun için zararı dahi ispat etmesi gerekmez.

Anahtar Kelimeler:

Eşya taşıma, taşıyıcı, yükleme ve boşaltma süresi, bekleme, bekleme ücreti.