

Türk Deniz Ticareti Hukuku'nda Taşıyanın Kanuni Sorumsuzluk Halleri

Taşıyan kural olarak eşyanın yalnızca denizyolu ile taşınmasından değil aynı zamanda muhafazasından ve zamanında tesliminden de sorumludur. Birden fazla tarafın dahil olduğu taşıma işlerinde taşıyanın sorumluluk limitlerinin belirlenebilmesi için gerek Türk Ticaret Kanunu gerekse uluslararası düzenlemelerle, taşıyanın sorumlulukları belli şartların gerçekleşmesi koşuluyla sınırlandırılmış ve hatta ortadan kaldırılmıştır. Bu sebeple uluslararası deniz ticaretinde en esaslı hususlardan biri taşıyanın sorumluluğunun ve sorumsuzluk hallerinin belirlenmesi konusudur.



1800'lü yılların sonuna kadar, donatanların sorumsuzluk kayıtlarını içeren düzenleme ve kayıtlar hâkim olmakta ve donatanın sorumluluğu yalnızca teslimden ve konşimento düzenlenmesi halinde buradaki bilgilerin doğruluğundan mütevellitti. Bu nedenlerle, ticari hayata iştirak eden beher aktörün hayatta kalabilmesini temin etmek için, emredici bir takım kaideler getirme gereği hâsıl olmuştur. Amerika'daki 1873'te yürürlüğe giren Harters Act donatanın sorumsuzluk kayıtlarına yük ilgilileri lehine sınırlar öngören ilk düzenleme olmuş ve "ticari kusurdan" kaynaklanan zararlardan sorumluluğu kısıtlayan sözleşmeler yapılmasını yasaklamıştır. Bu gelişmeleri takiben Avrupa'da ise Lahey Kuralları ve devamında ortaya çıkan konvansiyonlar, taşıyan ve yük ilgilisi arasındaki güçler dengesini temin etmeyi hedeflemiştir. Mehz Alman Ticaret Kanunu'ndan iktibas edilen Türk Ticaret Kanunu da, Lahey Kurallarını esas almakta olup, donatanın mutlak sorumsuzluk hallerini buna paralel olarak düzenlemiştir. İlk bakışta, Lahey Konvansiyonu'nu takip ederek hazırlanmış olduğu ve bir taşıyan lehine bir takım özellikler barındırdığı düşünülse de (Örneğin; TTK madde 1180/2: Tereddüt halinde zararın teknik yönetiminin sonucu olmadığının kabul edilmesi), Türk Ticaret Kanunu'nun, Lahey Kuralları içerisinde yer almayan ve Hamburg Konvansiyonu ile düzenlenmiş olan "Gecikme" dolayısıyla sorumluluk hükümlerini de kanunlaştırmış olduğu görülmektedir. Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre taşıyanın en asli sorumlulukları, i) Yüke ilişkin sorumluluklar (Özen yükümlülüğüne



Av. Elif KAÇAR ÖZŞAHİN, LLM

Hasar Uzmanı

+90 216 545 0300 (D.243)

+90 532 288 11 34

elifkacar.ozsahin@turkpandi.com

2008 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olmasının ardından, bir yıllık hukuk stajını deniz ve ticaret hukuku alanında iştirak eden NSN Hukuk Bürosu'nda tamamlayarak, İstanbul Barosu'ndan avukatlık ruhsatını aldı. Ardından lisansüstü eğitimi için İngiltere'ye taşındı, Kingston Üniversitesi'nde Uluslararası Ticaret Hukuku master programını tamamlayıp, akabinde yine NSN Hukuk Bürosu'nda ağırlıklı olarak ticaret ve deniz uyuşmazlıklarına ilişkin davalar / mahkeme işlerinden sorumlu (litigation) avukat olarak çalıştı. Türk P&I Sigorta AŞ'ye 2016 yılında hasar uzmanı olarak katıldı.



TURKP&I

aykırı olarak gerçekleşen ziya, hasar ve Hamburg Kuralları'na paralel olarak geç teslim ilişkili sorumluluklar) ve ii) Geminin başlangıçtaki denize, yüke ve yola elverişsizliğinden kaynaklı zararlara ilişkin sorumluluklardır. (TTK madde 1178 vd ile TTK madde 1141)

TTK sistematiğinde, taşıyanın sorumsuzluğuna dair hükümler yer yer sorumluluğun istisnası şeklinde düzenlenmiş olup taşıyanın sorumsuzluğuna dair istisnaya madde içerisinde yer verilmiştir. Örneğin, TTK madde 1141 hükmüne göre taşıyan, "tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmekle" yükümlüdür. (Madde içeriğinde "harcamak" kelimesi, "göstermek" olarak tercüme edilmesi daha isabetli olurdu.) Ancak aynı maddede istisnai olarak, sorumluluktan kurtulma hali de düzenlenmiş olup, taşıyanın "eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış" olduğu hallerde doğan zararlardan sorumlu olmayacaktır.

Kanun içerisinde bir kısım sorumsuzluk halleri ise, istisna hükümleriyle değil, doğrudan ve münferit maddeler halinde düzenlenmiştir. Bunlar, taşıyanın mutlak sorumsuzluk halleri olan teknik kusur ve yangın, denizde kurtarma ile muhtemel sorumsuzluk halleri olan denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları, harp olayları, kanışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları, mahkemelerin el koyma kararları, grev, lokavt veya diğer çalışma engelleri, yükleten, taşıyan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmalleri hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme veya eşyanın gizli ayıpları ya da eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği, ambalajın yetersizliği, işaretlerin yetersizliği durumlarıdır. Bunun yanı sıra Lahey Kuralları, 4. Maddesi uyarınca eşyanın cins veya değerinin taşıyan veya yükleten tarafından kasten yanlış bildirilmesi ve can veya eşya kurtarmak amacıyla ya da diğer haklı bir nedenle rotadan sapılması hallerini de taşıyanın sorumsuzluk hallerinden saymıştır.

Özetle, ispat yükü kendisine ait olmak üzere, yukarıda sayılan durumların gerçekleşmesi halinde taşıyanın sorumluluktan kurtulması söz konusu olabilir, meğerki sorumluluğu doğuran olayın kendisi veya personelinin kusuru kaynaklı gerçekleşmediği ve taşıyanın Türk Ticaret Kanunu madde 932'ye göre gemisini denize, yola ve yüke elverişli tuttuğunun ispat edebilsin.

