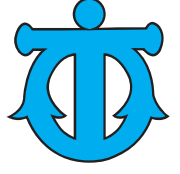




DENİZDEN MERHABA

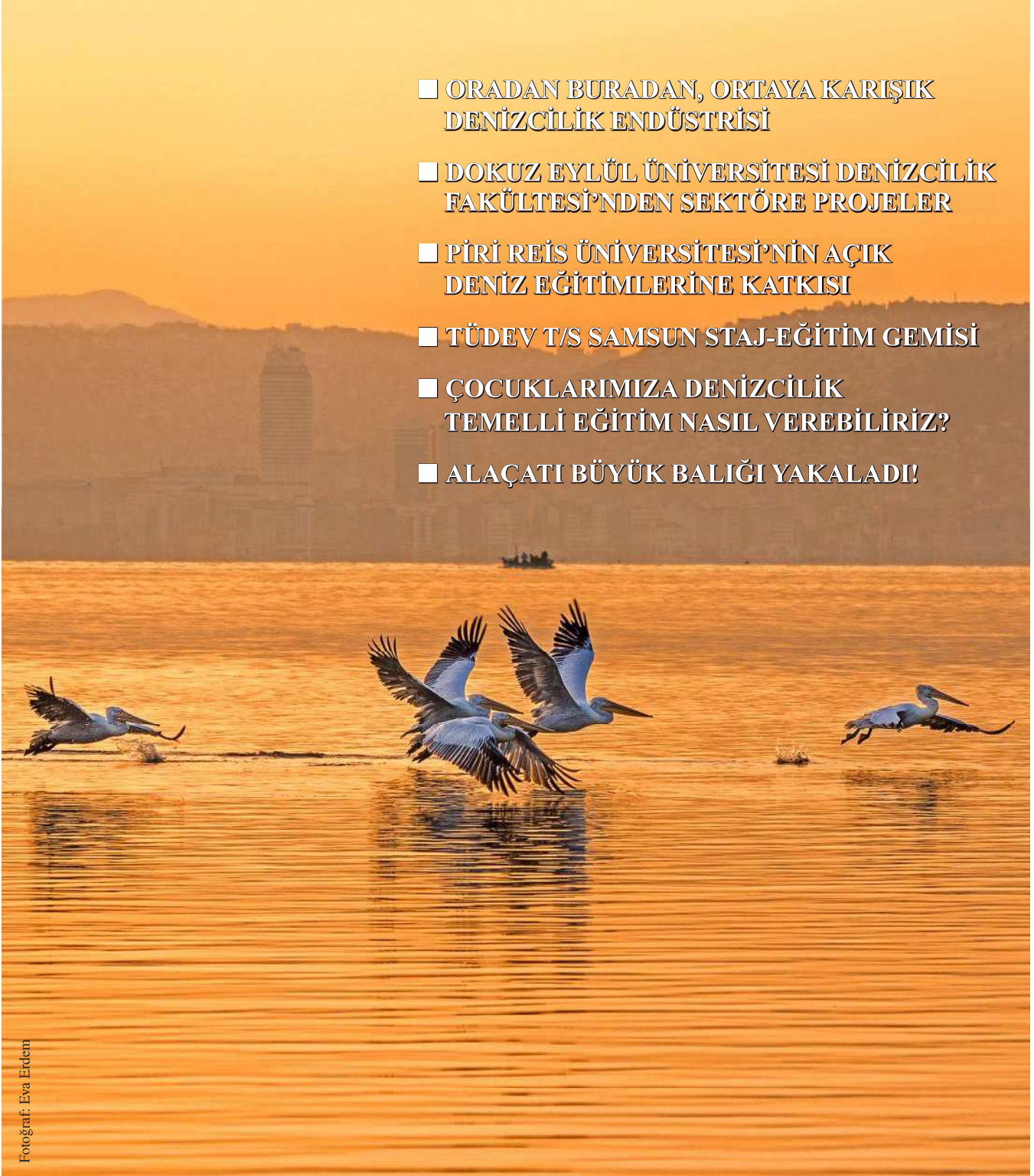


30. YIL

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Dergisidir.

Ekim - Kasım - Aralık 2017 • Sayı:16

- ORADAN BURADAN, ORTAYA KARIŞIK DENİZCİLİK ENDÜSTRİSİ
- DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ'NDEN SEKTÖRE PROJELER
- PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ'NİN AÇIK DENİZ EĞİTİMLERİNE KATKISI
- TÜDEV T/S SAMSUN STAJ-EĞİTİM GEMİSİ
- ÇOCUKLARIMIZA DENİZCİLİK TEMELLİ EĞİTİM NASIL VEREBİLİRİZ?
- ALAÇATI BÜYÜK BALIĞI YAKALADI!





Barış Çalık*

6102 SAYILI YENİ TÜRK TİCARET KANUNU UYARINCA TAŞIYANIN HASAR, ZİYA VE GEÇ TESLİMDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNU SINIRLANDIRMA HAKKI

“Deniz ticaretinde taşıyanlara ifade edildiği şekilde sorumluluklarını sınırlama hakkı verilmesi yerinde bir yaklaşımdır. Ancak bu sorumluluk sınırının SDR cinsi bir rezerve bağlanmış olması keyfiyeti zaman içerisinde anılan sorumluluğun sınırlandırılması hakkının kullanılamaz hale gelmesine yol açabilecektir”.

01.07.2012 tarihinde 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu ile yürürlükten kaldırılan 6762 sayılı eski Türk Ticaret Kanunu madde 1061 uyarınca taşıyanlar, teslim aldıkları andan, alıcılarına fiilen teslim ettikleri ana kadar yükte meydana gelebilecek her türlü hasar ve ziyadan sorumlu tutulmuş idi.

01.07.2012 tarihine yürürlüğe giren 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu madde 1178 uyarınca bu sefer taşıyanlar, teslim aldıkları andan, alıcılarına fiilen teslim ettikleri ana kadar yükte meydana gelebilecek her türlü hasar ve ziya ile birlikte gecikmeden kaynaklanan zararlardan da sorumlu hale getirilmiştir. Böylece “Gecikme”, “Gecikme Zararları” ve “Gecikme Zararlarından Sorumluluk” kavramları da ilk defa Türk Deniz Ticareti Hukuk mevzuatına 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe giren yeni Türk Ticaret Kanunu ile girmiştir.

Yükteki hasar ve ziya bakımından, 6762 sayılı eski Türk Ticaret Kanunu madde 1114, taşıma esnasında yükte bir hasar ve ziyanın meydana gelmesi halinde, yükün cins ve kıymetinin yükleme başlamadan önce taşıyana bildirilmemiş ve bu beyanların da konişmentoya yazılmaması şartı ile taşıyanın sorumluluğunu beher parça veya koli başına 1500 TL ile sınırlamış idi. Ancak zaman içinde parça ve koli başına 1500 TL’ye tekabül eden

sorumluluk sınırı ihtiyaçları karşılamadığı gibi, eski Türk Ticaret Kanunu “Parça” ve “Koli” kavramlarının ne olacağını ve neye göre “Parça” ve “Koli” kavramlarının da nazara alınacağını net bir şekilde ortaya koyulmadığı için mezkur madde uygulanamaz hale gelmiş idi. 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu ile “Taşıyanın Sorumluluğunu Sınırlandırma Hakkı” yeniden düzenlenmiş ve zamanın şartlarına uygun hale getirilmeye çalışılmıştır. Buna göre bir yandan kanun taşıyanın yükü teslim aldığı andan alıcısına fiilen teslim ettiği ana kadar yükte meydana gelebilecek hasar ve ziya ile

geç teslimden kaynaklanan zararlardan sorumlu olacağını düzenlerken, diğer yandan da taşıyanlara bu yöndeki zararlar bakımından tek tarafı olarak yani karşı tarafın rızası ya da mahkemenin takdiri aranmaksızın, sorumluluğunu sınırlandırma hakkı vermiştir.

Fakat temel kural olarak, taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırabilmesi için, yüklemeden önce taşınacak eşyanın cinsinin ve kıymetinin taşıyana bildirilmemiş ve bu keyfiyetin de konişmentoya yazılmaması şartı aranmaktadır. Eğer yüklemeden önce taşınacak eşyanın cinsi ve kıymeti taşıyana bildirilmiş ve akabinde yükleme-



DENİZ HUKUKU

den sonra eşyanın cinsi ve kıymeti de konişmentoya yazılmış ise, taşıyanların yükte meydana gelebilecek muhtemel hasar ve ziya ile geç teslimden doğan zararlar bakımından sorumluluğunu sınırlandırma hakkı ortadan kalkma, muhtemel meydana gelen hasar ve ziya, taşıyana bildirilen ve konişmentoya yazılan kıymet üzerinden hesaplanmaktadır. Diğer bir nokta ise, muhtemel meydana gelen hasar ve ziya ile geç teslim, taşıyanın kasten veya pervasızca bir hareketi sonucunda meydana gelmiş ise, yine taşıyanlar yükte meydana gelen hasar ve ziya ile geç teslimden oluşan zararlar bakımından sorumluluklarını sınırlandırma haklarını kaybetmektedirler.

6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu, yükte meydana gelebilecek hasar ve ziya ile geç teslimden kaynaklanan zarar için taşıyanın sorumluluklarının sınırını alternatifli hesaplama yöntemleri ile “Özel Çekme Hakkı” olarak adlandırılan bir rezerv varlığına bağlamıştır. Kısaca SDR (Special Drawing Rights) olarak adlandırılan “Özel Çekme Hakkı”, IMF’nin üye ülkelerin mevcut resmi rezervlerine katkıda bulunmak amacıyla 1969 yılında oluşturduğu uluslararası bir rezerv varlığıdır. SDR’nin değeri, Euro, Japon Yeni, İngiliz Sterlini ve Amerikan Dolarından oluşan bir sepet esas alınarak Londra piyasasına göre belirlenmekte ve günlük olarak Amerikan Doları cinsinden karşılığı IMF tarafından yayınlanmaktadır. Nitekim Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası’ da günlük olarak SDR’nin Türk Lirası ve Amerikan Doları karşılığını da yayınlamaktadır. Böylece yükte meydana gelebilecek hasar ve ziya ile geç teslimden kaynaklanan zarar için taşıyanın sorumluluğunun sınırının SDR cinsinden bir rezerv varlığına bağlanmış olması, kanunun yürürlüğe girmesinden sonra geçecek zamanda taşıyanın sorumluluk sınırının miktarının her daim güncel ve zamanın şartlarına elverişli tutulması amaçlanmıştır.

6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu, yükte meydana gelebilecek hasar ve ziya için taşıyanın sorumluluğunun sınırının hesaplanmasını iki ayrı formüle bağlamıştır. Buna göre kanunun 1186/1’nci maddesi, hasar ya da ziyaa uğrayan yük bakımından iki ayrı hesaplamanın



yapılmasını, ilk olarak hasar ya da ziya uğrayan eşyanın parça veya koli başına 666,67 SDR ile çarpılmasını, ikinci hesaplama olarak yine hasar ya da ziya uğrayan eşyanın gayrisafi ağırlığının 2 SDR ile çarpılmasını ve bu iki ayrı hesaplama sonucunda yüksek çıkan SDR cinsi meblağın taşıyanın sorumluluğunun SDR cinsinden sınırı olacağını düzenlemiştir. Kanunun 1186/3’ncü maddesi sadece konteyner taşımaları bakımından “Parça” ve “Koli” kavramlarına da açıklık getirmiş, taşıma senedine yazılan her bir koli, ünite ve paketin ayrı bir parça sayılacağını, eğer konişmentoda eşyanın koli, ünite ya da paket cinsinden içeriğinin belirtilmemesi halinde, tüm konteyner muhteviyatı eşyanın tek bir koli ve ünite sayılacağını düzenlemiştir.

Gecikme ve gecikme zararları bakımından ise kanunun 1186/6’ncü maddesi, taşıyanın sorumluluğunu geciken eşya için ödenen navlunun iki buçuk katı ile sınırlamıştır ancak her halükarda bu sınırın toplam navlundan daha yüksek olamayacağını düzenlemiştir. Kanunun bu maddesinin lafzı ve ifadesi ilk bakışta çok açık olmamakla birlikte, maddenin ruhunu şu şekilde ifade etmek mümkündür. Örnek vermek gerekirse, bir konişmento tahtında taşıyanın 2 konteynerden sadece bir tanesinin gecikmesi durumunda, taşıyanın gecikme zararı bakımından sorumluluğunun sınırı, geciken bir konteyner için ödenen navlunun iki buçuk katıdır ancak bir konişmento tahtında taşınan 2 konteynerin birden gecikmesi, yani yükün tamamının gecikmesi durumunda gecikme zararı için taşıyanın sorumluluğunun sınırı toplam navlun miktarıdır.

Yine 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu, 1190/2’nci maddesi ile,

yükteki hasar ve ziya ile geç teslimden kaynaklanan zararlar bakımından sorumluluğun sınırlandırılması hakkını sadece taşıyanlar için değil, aynı zamanda hasar ve ziya ile geç teslimde konu taşımaya aracılık etmiş olan taşıyanların yardımcı şahısları için de öngörmüştür. Böylece, taşıyanların taşeronları, ifa yardımcıları ve taşıyanın yardımcı şahsı olarak hareket eden liman işletmeleri de taşıyanlara tanınan işbu sorumluluğun sınırlandırılması hakkından yararlanır hale gelmiştir.

Kanımızca deniz ticaretinde taşıyanlara yukarıda ifade edildiği şekilde sorumluluklarını sınırlama hakkı verilmesi yerinde bir yaklaşımdır ancak bu sorumluluk sınırının SDR cinsi bir rezerve bağlanmış olması keyfiyeti zaman içerisinde anılan sorumluluğun sınırlandırılması hakkının kullanılamaz hale gelmesine yol açabilecektir. Nitekim, 6102 s. yeni Türk Ticaret Kanunu’nun yürürlüğe girdiği 01.07.2012 tarihinde 1 SDR, 2,74 Türk Lirasına tekabül ederken, işbu makalenin kaleme alındığı Eylül 2017 itibarı ile 1 SDR yaklaşık 4,87 Türk Lirasına tekabül etmektedir ki, SDR cinsi rezervin ABD Doları ve Türk Lirası karşısında hızlı bir biçimde kıymetinin artması, geçen her günde, taşıyanın sorumluluğunun üst sınırının da yükselmesine yol açmaktadır. İhtimal dahilindedir ki, SDR cinsi rezervin aynı şekilde ve aynı hızda kıymetinin artması durumunda bundan birkaç yıl sonra taşıyanların sorumluluk sınırları o denli yukarı çıkacaktır ki, bu yönde yukarı çıkan sorumluluk sınırları, taşınan eşyanın kıymetinden dahi yüksek olabilecek ve böylece yeni Türk Ticaret Kanunu ile getirilen taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması sistematığı kendi kendine uygulanamaz hale gelecektir.

*Avukat