

BiGu Magazine

Sayı: 06 / TEMMUZ - EYLÜL 2023



İş Dünyası Perspektifinden **Avrupa Birliği Sürdürülebilirlik Stratejileri**

Sun Şirketler Grubu İthalat/İhracat Grup Müdürü
Burcu ÜSGÜLEN yazdı S/8'de

Multimodal Taşımacılık & İntermodal Taşımacılık

Ship Agency Deputy
General Manager
Mehmet YEGÜL
yazdı S/32'de

Yeşil Lojistik Eko Lojistik

Emine Şule Tırkoğlu
yazdı S/52'de



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

Avukat Banış ÇALIK yazdı sayfa 22'de



Av. Barış ÇALIK

Çalik & Çalik Law Office
Lawyer, Partner

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

01.07.2012 tarihinde 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu ile yürürlükten kaldırılan 6762 sayılı eski Türk Ticaret Kanunu madde 1061 uyarınca taşıyanlar, teslim aldığı andan, alıcısına 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 aldığı andan, alıcısına fiilen teslim ettikleri ana kadar yükte meydana gelebilecek her türlü hasar ve zıya 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 zıya bakımından, 6762 sayılı eski Türk Ticaret Kanunu madde 1114, taşıma esnasında yükte bir hasar ve zıyanın meydana gelmesi halinde, yükün cins ve

kıymetinin yüküleme başlamadan önce taşıyana bildirilmemiş ve bu beyanların da konişmentloya yazılmamış olması 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 koyulamadığı için mezkur madde uygulanamaz hale gelmiş idi. 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu ile "Taşıyanın Sorumluluğunu Sınırlama 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 zıya ile geç teslimden kaynaklanan zararlardan sorumlu olacağını düzenlerken diğer yandan da taşıyanlara bu yöndeki zararlar bakımından tek taraflı olarak yani karşı tarafın rızası ya da mahkemenin takdirini aranmaksızın, sorumluluğunu sınırlama hakkı vermiştir. Fakat temel kural olarak, taşıyanın sorumluluğunu sınırladabilmesi için, yüklemmeden önce taşıyacak eşyanın cinsinin ve kıymetinin taşıyana bildirilmemiş ve bu kıymetinin de konişmentloya yazılmamış olması şartı aranmaktadır. Eğer yüklemmeden önce taşıyacak eşyanın cinsi ve kıymeti taşıyana bildirilmiş ve akabinde yüklemmeden sonra eşyanın cinsi ve kıymeti de konişmentloya yazılmış ise, taşıyanların yükte meydana gelebilecek muhtemel

hasar ve zıya ile geç teslimden doğan zararlar bakımından sorumluluğunu sınırlama hakkı ortadan kalkmaya, muhtemel meydana gelen hasar ve zıya, taşıyana bildirilen ve konişmentloya yazılan kıymet üzerinden hesaplanmaktadır. Diğer bir nokta ise, muhtemel meydana gelen hasar ve zıya ile geç teslim, taşıyanın kasten veya pervasızca bir hareketi sonucunda meydana gelmiş ise, yine taşıyanlar yükte meydana gelen hasar ve zıya ile geç teslimden oluşan zararlar bakımından sorumluluklarını sınırlama haklarını kaybetmektedirler.

6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu, yükte meydana gelebilecek hasar ve zıya 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 karşılığı da yayınlamaktadır. Böylece yükte meydana gelebilecek hasar ve zıya ile geç teslimden kaynaklanan zarar için taşıyan sorumluluğunun sınırının SDR cinsinden bir rezerv varlığına bağlanmış olması, kanunun yürürlüğe girmesinden sonra geçecek zamanda taşıyan sorumluluk sınırının miktarının her daim güncel ve zamanın şartlarına elverişli tutulması amaçlanmıştır.

6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu, yükte meydana gelebilecek hasar ve zıya için taşıyan sorumluluğunun sınırının

hesaplanmasını iki ayrı formüle bağlamıştır. Buna göre kanunun 1186/1'nci maddesi, hasar ya da zıya uğrayan yük bakımından iki ayrı hesaplamanın yapılmasını, ilk olarak hasar ya da zıya uğrayan eşyanın parça veya koli başına 666,67 SDR ile çarpılmasını, ikinci hesaplamada yine hasar ya da zıya uğrayan eşyanın gayrisafi ağırlığının 2 SDR ile çarpılmasını ve bu iki ayrı hesaplamada sonucunda yüksek çıkan SDR cinsi meblağın taşıyan sorumluluğunun SDR cinsinden sınır olacağını düzenlemiştir. Kanunun 1186/3'ncü maddesi sadece konteyner taşımacılığı bakımından "Parça" ve "Koli" kavramlarına da açıklık getirmiş, taşıma senedine yazılan her bir koli, ünite ve paketin ayrı bir parça sayılacağını, eğer konteynerde 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'nci maddesi, taşıyan 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 lafz ve ifadesi ilk bakışta çok açık olmamakta birlikte, maddenin ruhunu şu şekilde ifade etmek mümkündür. Örnek vermek gerekirse, bir konteynerde taşıyan 2 konteynerden sadece bir tanesinin gecikmesi durumunda, taşıyanın gecikme zarar bakımından sorumluluğunun sınır, geciken bir konteyner için ödenen navlunun iki buçuk katıdır ancak bir konteynerde taşıyan 2 konteynerin birden gecikmesi, yani yükün tamamının gecikmesi durumunda gecikme zarar için taşıyanın sorumluluğunun sınır toplam navlun miktarıdır.

Yine 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu, 1190/2'nci maddesi ile, yükteki hasar ve zıya ile geç teslimden kaynaklanan zararlar bakımından sorumluluğunun sınırlandırılması hakkını sadece taşıyanlar için değil, aynı zamanda hasar ve zıya ile geç teslimde konu taşımacıya aracılık etmiş olan taşıyanların yardımcı şahısları için de öngörmüştür. Böylece, taşıyanların taşıyanları, ifa yardımcıları ve taşıyanın yardımcı şahısları olarak hareket eden liman işletmeleri de taşıyanlara tanınan işbu

sorumluluğun sınırlandırılması hakkından yararlanı hale gelmiştir.

Kanımızca deniz ticaretinde taşıyanlara yukarıda ifade edildiği şekilde sorumluluklarını sınırlama hakkı verilmesi yerinde bir yaklaşımdır ancak bu sorumluluk sınırının "LH" cinsi bir rezerv bağlanmış olması keyfiyet zaman içerisinde anılan sorumluluğun sınırlandırılması hakkının kullanılabilir hale gelmesine yol açabilecektir. Nitekim, 6.02 s. yeni Türk Ticaret Kanunu'nun yürürlüğe girdiği 01.01.2012 tarihinde 1 SDR'nin, 2/4 Türk Lirasına tekabül ederken, işbu makalenin kaleme alındığı Temmuz 2023 itibarı ile 1 SDR yaklaşık 36,37 Türk Lirasına tekabül etmektedir ki, SDR cinsi rezervin aynı şekilde ve aynı hızda kıymetinin artması durumunda bundan birkaç yıl sonra taşıyanların sorumluluk sınırları ödenilmeden yukarı çıkacaktır ki, bu yönde yukarı çıkan sorumluluk sınırları, taşıyan eşyanın kıymetinden daha yüksek olabilecek ve böylece yeni Türk Ticaret Kanunu ile getirilen taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması sistematigi kendi kendine uygulanamaz hale gelecektir.