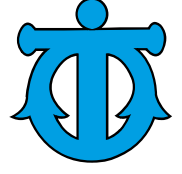




DENİZDEN MERHABA

33. YIL



İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Dergisidir.

Nisan - Mayıs - Haziran 2021 • Sayı:30



■ DÜNYA TİCARETİNİ
SARSAN 6 GÜN

■ MARİNALARDA YENİ SEZON
BEKLENTİLERİ

■ COVID-19 ETKİSİNDE YAT
TURİZMİ VE MAVİ YOLCULUK

■ DENİZ TURİZMİ İÇİN
HAZIRIZ



Av. Barış Çalık

DENİZYOLU YÜK TAŞIMASININ GECİKMESİ VE GECİKME ZARARLARINDA TAŞIYANLARIN SORUMLULUKLARINI SINIRLANDIRMASINA GENEL BİR BAKIŞ

“Konuyu gecikme zararları açısından değerlendirdiğimizde, bir taşımanın gecikmesi durumunda, gecikme nedeniyle yük ilgisinin zararları bakımından kanun koyucu TTK madde 1186/6 uyarınca taşıyanların sorumluluklarını geciken eşya için ödenen ya da ödenecek olan navlunun iki buçuk katılı ile sınırlı tutmuş, her halükarda bu sorumluluk sınırının hiçbir zaman ödenmiş ya da ödenecek olan toplam navlun miktarından fazla olamayacağını düzenlemiştir”.

Son zamanlarda dünya genelindeki çeşitli limanlarda yaşanan gemi trafiği yoğunluğu ile özellikle M/V Ever Given isimli geminin talihsiz bir şekilde Süveyş Kanalı geçişi esnasında geçirdiği kaza neticesinde kanalın belli bir müddet trafiğe kapanması, bu kaza sonucunda kanaldan geçiş yapmak isteyen gemilerin kanal civarında günlerce seyir yapmadan kanalın açılmasını beklemesinden dolayı tekrar gündeme

deniz ticaretinde taşımanın gecikmesi ve gecikme zararları konusu gelmiştir.

Genel mahiyette, istisnai durumlar dışında denizyolu ile yük taşıyacak olan taşıyanların garanti edilen taşıma süresi taahhüdü bulunmamaktadır. Özellikle kırkambar taşıması olan konteyner taşımalarındaki rezervasyon aşamalarında bildirilen ve “transit süre” olarak ifade edilen taşıma süreleri yine bu rezervasyon aşamalarında

yük ilgisine sunulan açıklama metinlerinden de anlaşılacağı üzere tahmini sürelerdir. Nitekim düzenli sefer yapan konteyner ana hatlarının konişmentolarında taşıyanın taşıma süresi taahhüdünün bulunmadığı ve verilen taşıma sürelerinin tahmini olduğuna dair konişmento taşıma şartları görülmektedir. Buradan hareket ile, istisnai durumlar hariç olmak üzere özünde Deniz Ticaretindeki genel kural, taşımanın makul sürede tamamlanmasıdır.



TÜRK TİCARET KANUNU'NDA DÜZENLEME

Bilindiği üzere Deniz Ticareti Hukuku'nun yasal düzenlemeleri Türk Ticaret Kanunu (“TTK”) içinde yer almaktadır. 1956 yılından 2012 yılına kadar yürürlükte bulunan eski TTK 'da taşıyanların gecikme ve gecikme zararlarından sorumlulukları bulunmamakla birlikte, eski TTK'da bu hususlarda herhangi bir düzenlemeye de yer verilmemiştir. Deniz ticaretindeki

DENİZ HUKUKU

“Gecikme” ve “Gecikme Zararları” kavramları mevzuatımıza ilk defa henüz Türkiye’nin tarafı olmadığı milletlerarası bir sözleşme olan Hamburg Kurallarından alıntı yapılmak kaydı ile 2012 yılında yürürlüğe giren 6102 sayılı yeni TTK’ ile girmiştir. Buna göre yeni TTK ile birlikte taşıyanlar, eşyayı taşımak üzere teslim aldıkları andan, alıcısına fiilen teslim ettikleri ana kadar eşya üzerinde hasar ve ziyanın yanı sıra eşyanın aynı zamanda geç tesliminden doğan zararlardan da sorumlu hale getirilmiştir. Böylece artık 2012 yılından itibaren denizyolu yük taşımalarının makul süreleri aşması ve taşımaların gecikmesi durumunda taşıyanların gecikme zararlarından sorumluluğu doğmakla birlikte, taşımaların gecikmesi sebebiyle yük ilgililerinin gecikme nedeniyle uğradıkları zararları taşıyandan tazmin etmek hakları ortaya çıkmıştır. Bunun yanı sıra, bir yandan 2012 yılında yürürlüğe giren yeni TTK, taşıyanların gecikme sebebiyle gecikme zararlarından sorumlu olacaklarını düzenlerken, diğer yandan yine ilk defa Hamburg Kurallarından alıntı yapılmak kaydı ile taşıyanlara hasar, ziya ve gecikmeden doğan zararlar için “Sorumluluklarını Sınırlandırma Hakkı” getirmiştir. Bu yeni düzenleme ile taşıma esnasında yükte bir hasar, kayıp ya da gecikme var ise, bu hasar, kayıp ve gecikme sebebiyle doğan zararlar bakımından taşıyanlar sorumluluklarını belirli bir miktar ile sınırlandırma hakkına kavuşmuştur.

TAŞIMANIN GECİKME DURUMU

Konuyu gecikme zararları açısından değerlendirdiğimizde, bir taşımanın gecikmesi durumunda, gecikme nedeniyle yük ilgisinin zararları bakımından kanun koyucu TTK madde 1186/6 uyarınca taşıyanların sorumluluklarını geciken eşya için ödenen ya da ödenecek olan navlunun iki buçuk katılı ile sınırlı tutmuş, her halükarda bu sorumluluk sınırının hiçbir zaman ödenmiş ya da ödenecek olan toplam navlun miktarından fazla olamayacağını düzenlemiştir. Bu hususa bir örnek vermek gerekir

ise, beher konteyner için 1 TL olmak üzere toplamda 10 TL navlun ücreti karşılığında 10 konteyner yük taşındığını varsaydığımızda, bu 10 konteynerden sadece bir konteynerin gecikmesi durumunda taşıyanların sorumluluklarının sınırı, geciken bir konteyner için ödenen ya da ödenecek olan navlun ücretinin iki buçuk katı yani 2.5 TL ile sınırlıdır. Aynı örnekte eğer taşınan 10 konteyner yükün tamamının geciktiğini varsaydığımızda, gecikme zararları nedeniyle taşıyanların sorumluluklarının en üst sınırı toplam navlun ücreti ile sınırlı olacağından, ya da taşıyanların sorumluluklarının sınırı hiçbir zaman toplam navlun miktarından fazla olamayacağından, böyle bir durumda geciken tüm yükler için taşıyanların sorumlulukları toplam navlun miktarı ile yani 10 TL ile sınırlı olacaktır. Temelinde taşıyanlara bu yönde getirilen sorumluluklarını sınırlandırma keyfiyeti yine taşıyanlara tek taraflı olarak bahşedilmiş bir haktır ki, taşıyanlar bu haklarını diledikleri zaman tek başlarına kullanma özgürlüklerine sahiptirler.

Taşıyanlara bu şekilde bahşedilmiş olan hasar, ziya ve geç teslim sebebiyle sorumluluklarını sınırlandırma haklarının istisnası ise, eğer hasar, ziya ya da taşımanın gecikmesi keyfiyeti taşıyanların kasten veya pervasızca bir hareketi sonucu meydana gelmiş ise, bu durumda taşıyanlar sorumluluklarını sınırlandırma haklarını kaybetmektedirler. Buna göre eğer taşıyanlar kasten yani bilerek ve isteyerek yükün hasarlanmasına, kaybına ya da taşımanın gecikmesine sebep olmuşlarsa sorumluluklarını sınırlandırma haklarını kaybetmektedirler. Aynı şekilde taşıyanların kasıtlı hareketlerinin yanı sıra, pervasızca hareketleri neticesinde yine yükte bir hasar, kayıp ya da geç teslim meydana gelmiş ise, taşıyanlar bu yöndeki pervasızca hareketleri neticesinde de sorumluluklarını sınırlandırma haklarını kaybetmektedirler. Burada geçen pervasızca hareket kavramı Anglo – Amerikan Hukuk sisteminden gelen “Wilful Misconduct” yani bilerek bir hareketin gerçekleştirilmesi, gerçekleştirilen bu hareket neticesinde

muhtemel bir zararın oluşabileceğinin öngörülmesi ancak bu yöndeki muhtemel sonuçların umursanmaması olarak yorumlanmalıdır.

HANGİ ZARARLAR TALEP EDİLEBİLİR?

Denizyolu ile yük taşımacılığına konu gecikme zararlarında diğer bir tartışma konusu ise, denizyolu taşımasının gecikmesi neticesinde yük ilgililerinin hangi zararlarını taşıyanlardan talep edebileceği noktasında toplanmaktadır. Bu hususta eğer bir denizyolu yük taşımasının gecikmesi durumunda yük ilgililerinin bu yöndeki gecikme nedeniyle fiziklen yükte meydana gelen zararlarını mı talep edebileceği yoksa dolaylı zararlar olarak tabir edilen iş kaybı, itibar kaybı, piyasa değeri kaybı, ya da yükün gecikmesi sebebiyle yük ilgisinin başkalarıyla yapmış olduğu muhtemel satış sözleşmelerinin iptali sebebiyle meydana gelen zararlar ile eğer böyle bir sözleşmede cezai şartlar varsa, bu cezai şartların da mı taşıyanlardan talep edilebileceği kanunda tam olarak ortaya koyulmamıştır. Bu hususta düzenli hat seferi yapan konteyner ana hatlarının konişmentolarında muhtemel gecikme sebebiyle taşıyanların sadece doğrudan yani muhtemel bu yöndeki gecikme sebebiyle fiziklen yükte meydana gelebilecek olan zararlardan sorumlu olabileceğine, bunun dışında dolaylı zararlar olan iş kaybı, kar kaybı, piyasa değeri kaybı, itibar kaybı ve benzeri zararlardan sorumlu olmayacaklarına dair konişmento taşıma şartları bulunmaktadır ki, ancak bu konişmento şartları ile hangi gecikme zararlarının taşıyanlardan talep edilebileceği taşıma şartı olarak aydınlatılmaya çalışılmaktadır. Kanımızca gecikme zararları kavramı dar olarak yorumlanmalı ve denizyolu taşımasının gecikmesi sebebiyle sadece yükte fiziklen meydana gelen zararlar talep konusu olmalıdır. Bu yöndeki zararlarda taşıyanların kasıt ya da pervasızca bir hareketi sonucu meydana gelmemişse, taşıyanlar tek taraflı olarak kanunun kendilerine bahşetmiş olduğu sorumluluklarını sınırlandırma haklarını rahatça kullanmalıdırlar.