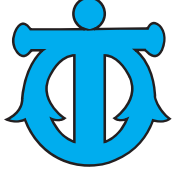




DENİZDEN MERHABA

36. YIL



İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Dergisidir.

Nisan -Mayıs - Haziran 2023 • Sayı:38



■ DENİZCİLİK ENDÜSTRİSİ
KARBON EMİSYONU KURALLARI

■ AFET LOJİSTİĞİNİN TANIMI VE ÖNEMİ

■ BÜYÜK DEPREM FELAKETİNDE
AFET LOJİSTİĞİ

■ AFET LOJİSTİĞİNDE LİMANLARIN ROLÜ

■ DENİZ TİCARETİNDE
MÜCBİR SEBEP VE SONUÇLARI



Av. Barış Çalık

DENİZ TİCARETİNDE MÜCBİR SEBEP VE SONUÇLARI

“Ülkemiz 06.02.2023 tarihinde merkezi üssü Kahramanmaraş olan ve bilim insanlarına göre biri birinden bağımsız iki farklı çok şiddetli deprem felaketi yaşamıştır. Yaşanan bu felaketin hukuki boyutta irdelenmesi neticesinde meydana gelen bu deprem hadisesinin kanun koyucunun ve Yüksek Yargıtay’ın zikrettiği harici olma, kaçınılmaz olma, öngörülemez olma şartlarını sağlamasından dolayı bir mücbir sebep olarak değerlendirilmesi kaçınılmazdır. Diğer bir ifadeyle yaşanan bu elim deprem felaketi hukuken tam bir mücbir sebep halidir”.

Genel kural olarak taşıyanların yüke özen borcu bulunmaktadır. Buna göre taşıyanların yük üzerindeki sorumlulukları, yükü taşımak üzere teslim aldıkları andan, alıcılarına fiilen teslim ettikleri ana kadar devam etmektedir. Bu süre zarfına taşıyanlar navlun sözleşmesinin şart ve koşullarına göre eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdürler. Fakat bu genel kuralın aksine, her zaman için taşıyanların yükü taşımak üzere teslim aldıkları andan sonra yükte muhtemel meydana gelebilecek hasar ya da ziyadan mutlak olarak sorumlu olacağı anlamı çıkartılmamalıdır. Türk Ticaret Kanunu, belli durumlarda eşya taşıyanın hakimiyetindeyken dahi eşyaya gelebilecek hasar ya da ziyadan taşıyanlara çeşitli sorumsuzluk halleri bahsetmiştir. Buradan hareket ile,

Türk Ticaret Kanunu, taşıyanların eşya üzerindeki sorumluluklarını belirlerken, eşyanın taşıyanın hakimiyetinde bulunması şartı ile beraber, hasar ya da ziyanın taşıyan veya adamlarının ya da yardımcı şahıslarının kasıt ve ihmeline dayandırmıştır ki, kanun koyucu açık hükmü ile taşıyanın veya adamlarının ya da ticaretinde kullandığı yardımcı şahıslarının kusur, kasıt veya ihmalden ileri gelmeyen zararlardan taşıyanların sorumlu olmayacağını düzenlemiştir.

YARGITAY KARARLARI

Bu makalenin konusu olarak, taşıyanlara sorumsuzluk bahşeden durumlardan biri de, Türk Borçlar Kanunu’nda tarif edilen “Mücbir Sebep” (“Force Majeure”) ya da bir başka tabiri ile “Zorlayıcı Neden” halidir. Deniz ticaretinde, diğer taşıma türlerinde olduğu gibi, taşıyanın borcu ve üstlendiği edim eşyayı taşımak, yük ilgilisi taşıtanın borcu ve üstlendiği



DENİZ HUKUKU

edim ise taşıma ücretini ödemektir. Mücbir sebep halinin mevzuatta tam ve net bir tanımı olmasa dahi, bu halin genel çerçevesiyle tanımı muhtelif Yargıtay kararları ile yapılmıştır. Buna göre mücbir sebep, tarafların girdikleri ticari ilişki karşısında (Örn. Taşıma sözleşmesi) meydana gelen olağanüstü bir hadise nedeniyle taraflardan birinin veya her ikisinin birden üstendikleri edimleri yerine getiremeyecek ya da bu edimlerini yerine getirmekte aşırı oranda zorlanacağı konuma gelmesidir. O zaman meydana gelen bir durumun mücbir sebep sayılıp sayılmayacağı ya da hangi durumların olağanüstü bir hadise olarak mücbir sebep kapsamında değerlendirilmesi gerektiği akıllara gelecektir. Yüksek Yargıtay çeşitli kararlarında mücbir sebep hallerini genel olarak deprem, sel, salgın hastalık, toprak kayması, yıldırım düşmesi vs. gibi doğal afet olaylarına dayandırmış, akabinde bir hadisenin mücbir

sebepler olarak değerlendirilebilmesi için irdelenmesi gereken kriterleri sıralamıştır. Buna göre mücbir sebepten bahsedebilmek için, meydana gelen hadisenin “Harici Olması” yani hadisenin sözleşmenin tarafları dışında, dışarıdan gelmesi, “Kaçınılmaz Olması” yani hadisenin kaçınılmaz, bertaraf edilemez, engellenemez olması, “Öngörülemez Olması” yani hadisenin sözleşmenin kurulduğu ya da ifa edildiği sırada, böyle bir hadisenin meydana geleceğini, ya da gelebileceğini tarafların bilmiyor, öngörmüyor olması gerekmektedir. Sayılan bu üç temel kriterle birlikte aynı zamanda ticari ilişkiye girmiş tarafların kendilerine düşen tüm tedbirleri almış, basiretli bir tacir olarak davranmış olmaları, buna rağmen öngörülemeyen, engellenemeyen ve dışarıdan gelen bir olağanüstü hadise ile karşılaşmış olmaları gerekmektedir. İşte temel olarak bu üç kriteri birlikte barındıran hadiselerin

mücbir sebep olarak değerlendirilmesi mümkündür. İngiliz ve Amerikan hukuk sisteminde bu durum aynı zamanda “Act of God” yani “Tanrıdan Gelen Bir Eylem” veya “Tanrının İşisi” olarak da adlandırılmaktadır.

Bir sözleşmenin kurulmasından sonra meydana gelen hadisenin mücbir sebep olarak değerlendirilmesini müteakip bu durum sözleşmenin tarafları için çeşitli sonuçlar doğuracaktır. Bu sonuçlar “Tam İfa İmkansızlığı”, “Kısmi İfa İmkansızlığı” ya da “Aşırı İfa Güçlüğü” olarak karşımıza çıkmaktadır. Tabii ki halin icabına göre meydana gelen hadise, anılan şartlar dahilinde bir mücbir sebep olarak değerlendiriliyor ise, mücbir sebep neticesinde sözleşmeye bir şekilde (belki de istemeyerek, elinde olmayan nedenlerle) aykırı davranan taraf bundan artık sorumlu tutulamayacaktır. Böyle bir durumda ise, bu sefer sözleşmeye aykırı davranan bir veya her iki tarafın imkansızlıkları ve bunların hukuki sonuçları değerlendirilmelidir. Meydana gelen bir mücbir sebep neticesinde sözleşmenin taraflarından biri veya her ikisi “Tam İfa İmkansızlığı” haline düşerse, sözleşme konusu ifa borcu (Örn. Taşımanın yapılması) taraflar için sona erecektir. Böyle bir durumda sözleşmeye istinaden herhangi bir ödeme yapılmış ya da başka bir edim alınmışsa, bunun da iadesi gerekecektir. Meydana gelen bir mücbir sebep neticesinde sözleşmenin taraflarından biri veya her ikisi bu sefer “Kısmi İfa İmkansızlığı” haline düşerse, sözleşme konusu için bir kısmının ifasının imkansız olduğu ortaya çıkacaktır ki, ifası imkansız kalan iş için tarafların sorumlulukları yine müştereken sona erecektir. O halde böyle bir durumda ifası mevcut şartlara göre mümkün olan iş kısmının yerine getirilmesi gerekecektir. Ne var ki ince nüans olarak “Kısmi İfa İmkansızlığı” halinde, ifa



DENİZ HUKUKU



yükümlülüğü sorumluluğu sona eren işin kısmı olmayınca sözleşme hiç yapılmayacak idiyse, o zaman sözleşme taraflar için tamamen sona erecek ve aynı “Tam İfa İmkansızlığı” gibi hüküm doğuracaktır. “Aşırı İfa Güçlüğü” durumu ise, meydana gelen mücbir sebep hali neticesinde sözleşmenin taraflarından biri veya her ikisinin sözleşmeden doğan yükümlülüklerini basiretli bir tacir ve dürüstlük kuralı içinde yerine getiremiyor ise, o zaman sözleşme şartlarının yeniden değerlendirilmesi gündeme gelecektir. Böyle bir durumda taraflar yeniden ve yeni şartlarda anlaşamıyor ise, keyfiyet ancak mahkeme kararı ile saptanacaktır ki, mevcut şartlarda bunlardan hiçbiri mümkün değilse, aşırı ifa güçlüğüne düşen tarafın sözleşmeden cayma hakkı sabit olacaktır.

DEPREM FELAKETİ TAM BİR MÜCBİR SEBEP

Malum olduğu üzere ülkemiz

06.02.2023 tarihinde merkezi üssü Kahramanmaraş olan ve bilim insanlarına göre biri birinden bağımsız iki farklı çok şiddetli deprem felaketi yaşamıştır. Yaşanan bu deprem felaketinin ardından geniş bir coğrafyaya yayılan alanda halen daha artçı depremler devam etmektedir. Bu çok büyük felakette pek çok insanımız hayatını kaybetmiş, pek çok yaralımız olmuştur. Yaşanan bu felaketin hukuki boyutta irdelenmesi neticesinde meydana gelen bu deprem hadisesinin kanun koyucunun ve Yüksek Yargıtay’ın zikrettiği harici olma, kaçınılmaz olma, öngörülemez olma şartlarını sağlamasından dolayı bir mücbir sebep olarak değerlendirilmesi kaçınılmazdır. Diğer bir ifadeyle yaşanan bu elim deprem felaketi hukuken tam bir mücbir sebep halidir. Meydana gelen bu deprem felaketi neticesinde de geniş bir coğrafyaya yayılan afet bölgesinde ifa edilemeyen taşıma sözleşmeleri, yüklenemeyen yükler,

yük ilgililerinin tesislerinde, muhtelif depolarda, antrepolarda, liman sahalarında hasarlanan ya da zayı olan yükler ya da boş / dolu konteynerler olmuştur. Hele ki deprem felaketinin tetiklediği pek çok noktada yangın ve su baskını hadiseleri ile kötü niyetli kimselerin bu olağandışı durumdan gafletle faydalanma gayretleri ile yağma suçunu işleme girişimleri muhtelif yüklerin çeşitli noktalarda (yükleyici tesisleri, depolar, antrepoler vs.) zayı olmasına da sebebiyet vermiştir. Aynı zamanda pek çok ana hat konteyner taşıyıcısı ve operatörlerinin belli bir taşıma rezervasyonuna tahsis ettikleri boş konteynerleri insani yardım kapsamında ilgili idari makamlara bıraktıkları, bunu müteakip üstlendikleri taşımalar için aldıkları rezervasyonları iptal ettikleri bilinmektedir.

Meydana gelen bu felaket aslında hem taşıyıcılar hem de yük ilgilileri açısından tam anlamıyla klasik bir mücbir sebep hali olup, genel anlamda hem yük ilgilileri hem de taşıyıcılar bakımından “Tam İfa İmkansızlığı” halini doğurmuştur. Bu dergide kaleme almış olduğum pek çok makalede ifade ettiğim üzere, taşıma sözleşmesi kurup yüküne emtea nakliyat sigortası yaptıran yük ilgilileri, poliçelerindeki şartlar kapsamında, eğer poliçeleri doğal afet veya deprem rizikolarına karşı kuvertür veriyor ise, meydana gelen deprem felaketi nedeniyle yüklerindeki zararlarını sigortalarından karşılayacaklardır. Yüklerine sigorta yaptırmamış veya bunu bir ek maliyet kalemi olarak görüp gerek duymayan yük ilgilileri için ise durum biraz daha vahimdir zira bu yönde hareket eden yük ilgilileri için mücbir sebep kapsamında rücu edebilecekleri ya da sorumlu tutabilecekleri bir muhatap maalesef olamayacaktır. Bu nedenlerle de bizler her daim sigorta denen müessesenin özellikle yük ilgilileri için bir kez daha nedeli kıymeti olduğunu hatırlatmayı bir borç biliriz.