

DENİZ YOLUYLA TAŞIMADA YÜKÜN ZİYA VE HASARINDAN DOĞAN SINIRLI SORUMLUK

*Öğr. Gör. Zeynep DEMİRÇİVİ MİNELİLER**

I. ZARARI TAZMİN YÜKÜMLÜLÜĞÜNÜN KAPSAMI

Borcun hiç veya gereği gibi ifa edilmemesi durumunda borçlu, borç gereği gibi ifa edilse idi alacaklının uğramayacağı zararı tazmin ile yükümlüdür. Borç gereği gibi ifa edilse idi alacaklının malvarlığının alacağı durum ile borcun gereği gibi ifa edilmemesi halinde aldığı durum arasındaki farkı ifade eden bu zarar, müspet zarardır. Taşıma hukuku alanında da kural olarak, taşıma borcu gereği gibi ifa edilmezse zarar gören, taşıma borcu gereği gibi ifa edilmiş olsaydı malvarlığının alacağı durum ile gereği gibi ifa edilmemiş olması sebebiyle aldığı durum arasındaki farkı talep edebilir.

Deniz yolculuğunun niteliği itibari ile büyük riskler taşıması ve iktisadi olarak yüksek maliyete sebep olması bu alanda bazı özel kuralların oluşmasına neden olmuştur¹. Böylece Türk ve Alman hukukunda ve eşya taşımaya ilişkin uluslararası sözleşmelerde, eşyanın ziya ve hasar uğraması sonucu meydana gelen zararlardan sorumluluk eşyanın değeri ve/veya belirli bir tutar ile sınırlandırılmıştır². Söz konusu sorumluluk sınırları, kural olarak sözleşmesel nitelik taşıyan ve konvansiyonlarda veya iç hukuk maddelerinde düzenlenen belirli sorumluluk hallerinde (genellikle ziya, hasar ve gecikme) geçerlidir. Taşıyıcının, konvansiyonlarda veya ilgili iç hukuk kurallarında düzenlenmeyen hallerden doğan sorumluluğu, genel hükümlere tabidir. Dolayısıyla sorumluluk sınırsızdır³.

* İzmir Ekonomi Üniversitesi İİBF İşletme Bölümü

¹ **Akan**, Pınar: Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Ankara 2007, s. 3.

² **Yazıcıoğlu**, E.: Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu, İstanbul 2000, s. 145

³ **Gençtürk**, Muharrem: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul 2006, s. 202.

II. TAZMİNATA İLİŞKİN DÜZENLEMELER

A. ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN TAZMİNATA İLİŞKİN DÜZENLEMELER

1. Brüksel Sözleşmesi (Lahey Kuralları)

Lahey Kurallarında⁴, taşıyanın, ziya veya hasar sebebiyle yükle ilgilinin uğradığı zararları tazmin yükümlülüğü, yalnızca belirli bir tutar ile sınırlandırılmıştır (Lahey Kuralları m.4/V). Buna göre taşıyan, eşyanın ziya ve hasara uğraması yüzünden meydana gelen bütün zararları, belirli tutar ile sınırlı olmak üzere tazmin etmek zorundadır. Sorumluluğun üst sınırı, koli ve birim esas alınarak belirlenmiştir. Bu düzenleme Visby Kuralları ile değiştirilmiş; koli-birim (ünite) yanında ağırlık esasına da yer verilmiştir. Buna göre, taşıyanın sorumluluğu, koli veya birim başına belirlenen tutar ile eşyanın brüt ağırlığının her kilogramı başına belirlenen tutardan hangisi yüksek ise, bununla sınırlıdır⁵. Ayrıca yine Visby Kuralları ile sorumluluğun belirli bir tutar ile sınırlı olduğu kuralı değiştirilmiş; tazminat miktarının, ayrıca eşyanın sözleşmeye göre boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yer ve zamandaki değerine göre hesaplanacağı hükmü getirilmiştir. Eşyanın değeri, borsa rayici, yoksa ticari değeri, bunun da yokluğu halinde aynı tür ve özellikteki eşyanın herkes için haiz olduğu değere göre belirlenir (Lahey/Visby Kuralları m.4/V, b). Böylece taşıyanın tazmin yükümlülüğü, hem belirli bir tutar hem de eşyanın değeri ile sınırlı hale getirilmiştir⁶.

2. Hamburg Sözleşmesi (Hamburg Kuralları)

Hamburg Kuralları'nda, eşyanın ziya ve hasar sebebiyle tazmin yükümlülüğü bakımından eşyanın değeri ile sınırlandırma öngörülmemiştir. Bu nedenle taşıyan yükle ilgilinin bu yüzden maruz kaldığı bütün zararları⁷

⁴ Lahey Kuralları olarak sözleşmeye Türkiye, 17.02.1955 tarihinden itibaren taraftır.

⁵ Lahey-Visby değişikliklerinde taşıyanın sorumluluğunun belirli bir tutar ile sınırlandırılması için yükletenin eşyanın cins ya da değerini yükleme başlamadan önce bildirmemiş veya bildirmiş olmasına rağmen konişmentoya yazılmamış olması gerekmektedir (Akan, s. 10).

⁶ Yazıcıoğlu, s. 146.

⁷ Bütün zararlardan kast edilen, müspet zarardır. Müspet zararı, malvarlığında meydana gelen azalma (fiili zarar) ve malvarlığının artma imkanının kaybı (kâr kaybı) oluşturur.

tazmin ile yükümlüdür⁸. Eşyanın değeri dikkate alınmasa da tazminat miktarının üst sınırı, Hamburg Kuralları'nın 6. maddesine göre sınırlandırılmıştır. Sözleşmenin 6. maddesine göre; taşıyanın eşyanın ziya veya hasarı sonucu olan zararlardan 5. madde hükümleri uyarınca mesuliyeti, koli veya sair yükleme ünitesi başına 835 hesap birimine yahut zayi olan veya hasara uğrayan eşyanın brüt ağırlığının beher kilogramı için 2,5 hesap birimine tekabül eden meblağlardan yüksek olanı ile sınırlıdır (HK m. 6/I). Sorumluluğun üst sınırının belirlenmesinde hesap birimi olarak Özel Çekme Hakkı (ÖÇH) kabul edilmiştir (HK m.6/III, HK m. 26).

İlk kez 1970 yılında uluslararası bir likitide türü olarak Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından oluşturulan ÖÇH, doğrudan doğruya eşya veya hizmet bedellerini ödemedede kullanılan bir değer olmayıp IMF'ye üye devlete, Fon nezdinde sahip olduğu ÖÇH karşılığında, diğer bir üye devletin merkez bankasından o devletin parasını çekme hakkı veren, başka bir anlatımla döviz temine yarayan bir hakktır. Aynı zamanda hesap birimi olan ÖÇH'nin değeri, 1.1.1981 tarihinden beri dört para birimine (Amerikan Doları, Yen, Sterlin, ve Euro) belirli oranda ağırlık tanınarak yapılan hesapla tayin edilmekte ve IMF her iş günü milli paraların ÖÇH olarak değerini hesap ve ilan etmektedir⁹.

B. TÜRK HUKUKU AÇISINDAN TAZMİNATA İLİŞKİN DÜZENLEMELER

Türk Hukukunda taşıyanın tazminata ilişkin sorumluluğu Türk Ticaret Kanunu 1112, 1113, 1114. maddelerde düzenlenmiştir. 1112 ve 1113. maddeler kaynağını 1861 tarihli Genel Alman Ticaret Kanunu, 1114. maddenin ise kaynağını ise Lahey Kuralları oluşturmaktadır¹⁰.

Ticaret Kanunumuz genel olarak iki sorumluluk halini düzenlemiştir. Bunlardan birincisi, *geminin yolculuğun başında denize yola ve yüke elverişli olmamasından ileri gelen gecikme dahil bütün zararlardan sorumluluğu* (m.1019) ve ikincisi ise, *taşınmak üzere teslim alınmış olan yüke özen*

⁸ Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 147.

⁹ Çağa, T./Kender, R.: Deniz Ticareti Hukuku, C.II, İstanbul 2006, s. 166; Çağa, T.: "Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler", **BATİDER**, Aralık 1997, C.IX, S. 2, s. 305 vd.; Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 166.

¹⁰ Çağa/Kender, s. 135, Yazıcıoğlu, E.: "Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması", 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 1997, s. 309; Seven, V.: Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinde Doğan Sorumluluğu, Ankara 2003, s. 183, s. 193.

borcunun gereği gibi yerine getirilmemesi sonucunda yükün ziya veya hasar uğramasından doğan sorumluluğudur (m.1061, 1062)¹¹.

1019. maddeden doğan sorumluluğun söz konusu olduğu durumlarda, taşıyan yoksun kalınan kâr da dahil olmak üzere bütün zararlardan sorumludur¹². Dolayısıyla burada taşıyanın sorumluluğu tazminatın hesaplanması bakımından genel hükümlere tabidir¹³. 1061 ve 1062. maddeden doğan sorumluluğa ilişkin hallerde ise 1112 ve 1113. maddelerdeki sınırlamalar geçerli olacaktır.

Taşıyanın, geminin yolculuğun başında denize, yola ve yüke elverişli olmamasından doğan sorumluluğunda genel hükümler uygulama alanı bulduğundan, konumuz itibari ile 1061 ve 1062. maddelerden doğan sorumlulukta tazminatın sınırları incelenecektir.

III. ZİYA ve HASAR KAVRAMI

A. ZİYA KAVRAMI

Taşıma hukukunda ziya, taşıyanın taşınmak üzere kendisine verilen eşyayı, hak sahibine teslim edemeyecek duruma düşmesini ifade eder. Teslim edememenin hangi nedenden kaynaklandığı önem taşımaz. Bu durum zapt ve müsadere gibi hukuki veya yükün denize düşmesi, çalınması kaybolması gibi fiili bir imkansızlıktan da ileri gelebilir¹⁴.

Ziya, tam ziya ve kısmi ziya olarak ikiye ayrılır.

1. Tam Ziya

Tam ziya, malların yok olması veya bir daha elde etme imkanı olmaksızın elden çıkması, özellikle kurtarılamayacak şekilde batması veya asli vasıflarının kaybolmasıdır (m. 1413). Tam ziya halinde, yükün teslimi söz konusu olmadığı için, teslim alınmayan yükün muayenesi ve ihbarı da mümkün değildir¹⁵. Tazminat bakımından ise, yükün ekonomik değerini

¹¹ Çağa, T.: Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi, İstanbul 1982, s. 162, 163.

¹² İzveren, A./Franko, N./Çalık, A.: Deniz Ticareti Hukuku, Ankara 1994, s. 248.

¹³ Çağa, T.: s. 163.

¹⁴ Arkan, S.: Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1982, s. 47; Zeyneloğlu, A.: Taşıma Hukuku, Ankara 1993, s. 247.

¹⁵ Seven, V.: Yük Ziya ve Hasarının Tespit ve İhbarı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1994, s. 23.

tamamen yitirmesi tam ziya olarak kabul edilmekte ve Türk Ticaret Kanunu m.1112 uygulanmaktadır.

2. Kısmi Ziya

Taşıyanın, teslim aldığı eşyayı gerek ağırlık gerekse adet bakımından eksik teslim etmesi kısmi ziyayı oluşturur.

Niteliği gereği bölünemeyen (halı, tablo vs. gibi) eşyalarda kısmi ziya, genellikle kalan kısmın hiçbir değer ifade etmemesi sonucunu doğurduğu için tazminat bakımından tam ziya olarak değerlendirilmektedir. Niteliği gereği bölünebilen ve bir bütünlük arz etmeyen yükün ziyaa uğraması halinde ise ödenecek tazminat sadece zayi olan kısım dikkate alınarak hesaplanır (Örneğin 100 sandık elmanın 50 sandığının ziyaa uğraması hali). Tazminatın hesaplanması bakımından tam ziya söz konusu olmasına rağmen, gönderilene teslim edilen bir yük söz konusu olduğundan Türk Ticaret Kanununun 1066'ncı maddesinden doğan ihbar külfeti ortadan kalkmaz. Örneğin, kutu içindeki porselen yemek takımının, bütün paçalarının kırık çıkması halinde, tam ziya olarak kabul edilip ona göre tazminat ödenecektir. Ancak, bu kutunun teslimi kırık parçalarla da olsa, gönderilene yapılan kısmi bir teslim olduğundan, ihbara ilişkin hüküm açısından tam ziya yoktur¹⁶. Özetle tam ziya ve kısmi ziya kavramları tazminat hukuku ile tespit ve ihbar kurumları açısından farklılık göstermektedir.

B. HASAR KAVRAMI

Eşyanın hasara uğraması, değerinin azalmasına sebebiyet veren her türlü maddi kötüleşmeyi ifade eder. Bu anlamda hasar, eşyanın paslanması, donması, ıslanması, kirlenmesi, kırılması, eşyaya yabancı bir kokunun sinmesi biçiminde ortaya çıkabilir¹⁷. Hasar bakımından esas alınan esas kriter, eşyadaki maddi kötüleşme sonucu bir değer azalmasının meydana gelip gelmediğidir¹⁸. Bu nedenle taşıma sırasında, yükün borsa fiyatının düşmesi ya da mevsimin geçmesi nedeniyle değerinin azalması, hasar olarak nitelendirilemez¹⁹.

¹⁶ Seven, Tespit ve İhbar, s. 25, 26; Seven, Sorumluluk, s. 190.

¹⁷ Arkan, s. 51.

¹⁸ Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 76; Akan, s. 76.

¹⁹ Arkan, s. 51.

Geçici bir kötüleşme (ıslanma, koku alma gibi) ancak devamlı bir değer azalmasına yol açtığı takdirde hasar teşkil eder²⁰.

IV. ZARAR ve TAZMİNAT ARASINDAKİ İLİŞKİ

A. BORÇLAR HUKUKU AÇISINDAN

Deniz yolu ile taşıma sözleşmesinde eşyanın ziyaa veya hasara uğraması, sözleşmeden doğan borç ilişkisinin ihlali sonucunu doğurur. Ziya veya hasar halinde Borçlar Hukuku anlamında kötü ifa söz konusudur. Kötü ifa, edimin borç ilişkisindeki niteliğine uygun olarak tam ve doğru bir şekilde yerine getirilmemesidir²¹. Kötü ifada, bu duruma kusuruyla sebebiyet veren borçlunun sözleşmeden doğan bir sorumluluğu söz konusu olacağından Borçlar Kanunu m. 96 vd. maddelerindeki tazminat hükümleri uygulama alanı bulur²².

Tazminat, maddi zararın, başka bir deyişle bir kimsenin malvarlığında iradesi dışında meydana gelen eksilmenin telafisi için sorumlu olan şahıs tarafından yerine getirilmesi gereken edadır²³. Bir zararın tazmini aynen veya nakden olmak üzere iki şekilde olur. Hakime bu hususta takdir yetkisi verilmiş olup tazminatın aynen mi nakden mi olacağına tayini ona bırakılmıştır²⁴.

Zarar ise, malvarlığının zarar verici olaydan sonraki durumu ile böyle bir olay meydana gelmeseydi göstereceği durum arasındaki farktır. Bu tanıma göre zarar, malvarlığının gösterdiği iki durum arasındaki farka göre hesaplanır. Bu zarar teorisine “Fark Teorisi” denilmektedir. Borçlar Kanunu, eşyaya ilişkin zararın hesaplanmasıyla ilgili hükümler içermemektedir. Bununla birlikte doktrinde fark teorisi esas alınmak suretiyle “objektif hesaplama yöntemi” ve “subjektif hesaplama yöntemi” olmak üzere iki hesap yöntemi geliştirilmiştir. Subjektif hesaplama yöntemi kural iken, objektif hesaplama

²⁰ **Çağa/Kender**, s. 140; **Yazıcıoğlu**, Hamburg Kuralları, s. 77; **Ülgener**, F.: Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul 1991, s. 66.

²¹ **Eren**, s. 1037.

²² **Eren**, s. 1030.

²³ **Tandoğan**, H.: “Türk Mesuliyet Hukuku”, Ankara 1961, s. 252; **Tekinay**, S. S./**Akman**, S./**Burcuoğlu**, H./**Altop**, A.: “Tekinay Borçlar Hukuku Genel Hükümler”, İstanbul 1993, s. 581.

²⁴ **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s. 581.

yöntemi istisna olup ancak bir kanun hükmü bu yöntemi öngördüğü takdirde uygulanabilir²⁵.

Genel kural olan subjektif hesaplama yöntemine göre tazmin edilmesi gereken miktar, borçlu borcunu tam ve gereği gibi yerine getirseydi alacaklının malvarlığının içinde bulunacağı durum ile halihazırda içine düştüğü durum arasındaki farktır. Bu miktar doktrinde müspet zarar olarak anılmaktadır²⁶. Sözleşmenin hiç veya gereği gibi ya da vaktinde ifa edilmemesinden doğan zarar olarak tanımlanabilen müspet zarar, fiili zarar ve yoksun kalınan kâr olmak üzere iki kısımdan oluşur²⁷.

B. TAŞIMA HUKUKU AÇISINDAN

Tazminatın amacı, alacaklının uğramış olduğu zararı gidermek olduğundan, zarar verenin ödeyeceği tazminat, gerçekleşen zararla sınırlıdır ve hiçbir zaman zararın azami miktarını geçemez²⁸. Bu nedenle, tazminat miktarının tespit edilebilmesi için, her şeyden önce zararın miktarının belirlenmesi gerekecektir. Taşıma hukukunda, eşyanın ziya ve hasara uğraması halinde ödenecek tazminatın kapsamı Borçlar Hukukundaki kadar geniş değildir. Bunun nedeni, taşıyanın sorumluluğunun, diğer sözleşmelerdeki borçlulara oranla daha ağır bir sorumluluk olmasıdır. Şöyle ki, 1062. maddede düzenlenen taşıyanın kendi adamlarının ve gemi adamlarının kusurlarından kendi kusuru gibi sorumlu olması kuralı ile Borçlar Kanunu m.100/II'deki sorumluluk kuralı karşılaştırıldığında, 1062. maddenin daha ağır bir sorumluluk olduğu görülmektedir.

Taşıma hukukunda taşınmakta olan eşyanın ziyaa uğraması halinde ödenecek tazminat, kural olarak, eşyanın piyasa veya borsa değeri gibi objektif bir değer esas alınarak saptanır. Hasar halinde de tazminat olarak, eşyanın hasardan önceki değeri ile hasardan sonraki değeri arasındaki fark ödenir (TTK m. 1112, 1113). Böylece taşıma hukukunda eşyaya ilişkin zararların belirlenmesinde subjektif yöntem yerine objektif yöntem kabul edilmiş olmaktadır²⁹.

²⁵ Seven, Sorumluluk, s. 186.

²⁶ Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s. 855; Eren, s. 1045.

²⁷ Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s. 856; Eren, s. 1045.

²⁸ Tandoğan, s. 261; Eren, s. 238; Seven, Sorumluluk, s. 181.

²⁹ 1019. maddeden doğan sorumlulukta ise genel hükümlerin uygulanması söz konusu olduğundan subjektif hesaplama yöntemi esas alınır.

V. TAZMİNAT BORCUNUN MİKTARI

A. TAZMİNAT BORCUNUN MİKTARINA İLİŞKİN HÜKÜMLERİN NİTELİĞİ

Türk Ticaret Kanununun 1116. maddesi, emredici nitelikteki hükümleri belirtmiştir. Buna göre, 1114. madde, 1116. maddenin 5. fıkrasına göre emredici nitelikte olmasına rağmen, 1112 ve 1113. maddeler emredici nitelikte değildir³⁰.

1112 ve 1113. maddelerin emredici nitelikte olmamalarının sonucu olarak tarafların yüklemeye başlamadan önce yükün cins ve değerini konişmentoda beyan etmelerine ve bu değer üzerinden tazminat miktarının hesaplanacağını kararlaştırmalarına bir engel yoktur. Dolayısıyla taşıyan lehine değişiklikler yapılması mümkündür³¹. Doktrinde tarafların konişmentoda sadece yükün cins ve değerini belirtmiş olmalarının tazminat hesaplamasında da bu değer esas alınacağını savunan yazarlar vardır³². Fakat bu durumda dahi, taşıyanın sorumluluğunu piyasa değerine göre belirlemek gerekecektir. Aksi halde, 1112, 1113 ve 1114. maddelere ek olarak konişmentoda yazılı değer ile sınırlı sorumluluk adı ile üçüncü bir grup sınırlandırma getirilmiş olacaktır. Ancak bu durum kanun koyucunun istediği bir sonuç değildir. Şayet kanun koyucu böyle bir sonucu isteseydi kara taşımalarına ilişkin olan Türk Ticaret Kanununun 785. maddesine benzer bir düzenleme yapabilir ve konişmentoda belirtilen değer üzerinde taşıyanı sorumlu tutabilirdi³³.

³⁰ Bununla birlikte, Alman Ticaret Kanunu 1986 yılındaki değişiklik ile HGB 662 de öngörülen emredici hükümler listesine Lahey/Visby Kurallarını takiben, sorumluluğun varma yerinde boşaltma zamanındaki piyasa değeri ile sınırlanmasına ilişkin olan HGB 658,659 hükümleri de dahil edilmiş bulunmaktadır. (Çetingil, E.: "Alman Deniz Ticaret Hukununun 1986 Yılı Reformunda Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler", Batider, Aralık 1992, C. XVI, S. 4, s. 56).

³¹ Seven, Sorumluluk, s. 185.

³² Çetingil, E.A.: "Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984, s. 158.

³³ Seven, Sorumluluk, s. 189.

B. ZİYA ve HASAR DOLAYISIYLA ÖDENECEK TAZMİNATIN PİYASA DEĞERİ İLE SINIRLANDIRILMASI

1. Ziya ve Hasar Halinde Ortaya Çıkan Zararı Hesaplama Yöntemi

Meydana gelen zararın hesaplanmasında subjektif ve objektif olmak üzere iki yöntem olduğunu, subjektif yöntemin kural, objektif yöntemin ise istisna olduğunu az önce yukarıda açıklamıştık³⁴. İstisna hükmün uygulanabilmesi için, bu yöntemin uygulanacağına dair açık bir kanun hükmüne ihtiyaç vardır. İşte bu noktada 1112 ve 1113. maddelerin açık hükmü gereği ziya ve hasar halinde objektif hesaplama yöntemi uygulanmaktadır.

Taşıyanın, 1061 ve 1062. maddeler gereği tazminat ödemesi gerekiyorsa; taşıyan, yükü ilgili şahsın bu yüzden maruz kaldığı bütün zararları (kâr mahrumiyeti dahil) tazmin ile yükümlü olmayıp sadece yükün ziya halinde piyasa değerini; hasar halinde ise hasarlı olarak satış değeri ile piyasa değeri arasındaki farkı ödeyecektir³⁵. Kısaca gerek ziya halinde gerekse hasar halinde tazminatın belirlenmesindeki temel nokta “piyasa değeri”dir. Piyasa değeri³⁶ ise, aynı tür, miktar ve nitelikte malın, her türlü subjektif etkiden uzak olarak belirli bir anda serbest piyasada arz ettiği ortalama alım satım değeridir³⁷.

2. Ziya ve Hasar Halinde Ödenecek Tazminatın Miktarı

a. Ziya Halinde Ödenecek Tazminatın Miktarı

Taşıyan, tam veya kısmi ziya halinde yükün adi piyasa değerini veya aynı cins ve nitelikteki malın varma yerinde boşaltmanın başladığı tarihteki değerini tazminat olarak ödemekle yükümlüdür.

Adi piyasa değeri, piyasası olan mallar için söz konusudur. Piyasa değeri, kural olarak arz ve talebe göre kendiliğinden oluşur. Ancak, hükümet

³⁴ Bkz. III. A.

³⁵ Akıncı, S.: Deniz Hukuku, Navlun Mukaveleleri, İstanbul 1968, s. 356; Çağa/Kender, s. 162; Yazıcıoğlu, Sınırlandırılma, s. 308; İzveren/Franko/Çalık, s. 248, 249; Erşan, G.: “Deniz Hukukunda Taşıyanın Tazmin Borcunun Şumulu”, Mersin Deniz Ticareti, Mayıs 1994, S. 24, s. 30.

³⁶ Piyasa değerine objektif değer, mübadele değeri, rayiç değer, gerçek değer de denilmektedir.

³⁷ Seven, Sorumluluk, s. 187.

tarafından özellikle ekonomik kriz dönemlerinde bazı eşyaların satış fiyatlarının belirlenmesi durumunda bu belirlenen fiyatın piyasa fiyatı olarak kabul edilmesi gerekmektedir³⁸. Ancak Yargıtay'ın bunun aksini belirten kararları mevcuttur³⁹. Yargıtay bu kararlarında taşıyanın ödemesi gereken tazminatın hesaplanmasında, hükümetin belirlemiş olduğu satış fiyatını değil maliyet değerini esas almıştır. Oysaki bu tarz bir hesaplama yöntemi, Türk Ticaret Kanununun getirmiş olduğu sınırlandırmanın amacına açıkça aykırıdır. Çünkü kanun şüpheye yer vermeyecek bir şekilde tazminatın ödenmesinde *piyasa değerinin* esas alınacağını düzenlemiş olup gerçek zararın piyasa değerinden düşük olması halinde dahi bu durumun değişmeyeceği düzenlenmiştir. Başka bir deyişle, tam veya kısmi ziya halinde ödenecek tazminat piyasa değerine göre belirlenecektir; çünkü burada düzenlenmiş olan tazminat tutarı "kanuni sabit tazminat tutarı"dır⁴⁰.

Piyasa fiyatı, eşyanın toptan veya perakende satışa konu olmasına göre de farklılık gösterir. Tazminatın hesaplanmasında hangi fiyatın esas alınacağını belirleyebilmek için, tazminat alacaklısının özel durumunu, mesleğini dikkate alarak ziyaa uğrayan eşyanın toptan satışının mı yoksa perakende satışının mı düşünüldüğünün saptanması gerekir⁴¹.

Piyasası olmayan eşyanın ziyaa uğraması halinde (örneğin resim, heykel gibi sanat eserlerinde) tazminat, o eşyanın gönderen veya gönderilen için arz ettiği özel (subjektif) değer dikkate alınmaksızın, aynı tür ve nitelikteki eşyanın objektif satış değerine göre belirlenir⁴².

Bazı durumlarda ise, eşya ziyaa veya hasara uğramasına rağmen, zarar ortaya çıkmamış olabilir⁴³. Bu halde taşıyandan piyasa değerinin ödenmesi talep edilemez; çünkü m.1112 ve 1113'de açıkça tazminattan söz edilmiştir. Tazminat talebi için ise zararın varlığı zorunlu bir unsurdur⁴⁴.

³⁸ Arkan, s. 154; Seven, Sorumluluk, s. 187.

³⁹ 11. HD T. 6.7.1984, E. 3745, K.3902; 11. HD T. 22.11.1983, E. 5143, K. 5149 (Seven, Sorumluluk, s. 187, dn. 238).

⁴⁰ Arkan, s. 151; Okay, S.: Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul 1971, s. 203; Seven, Sorumluluk, s. 190.

⁴¹ Arkan, s. 154; Seven, Sorumluluk, s. 187.

⁴² Akıncı, s. 356; Arkan, s. 154; Seven, Sorumluluk, s. 188; Çağa/Kender, s. 163.

⁴³ Örnek olarak cenaze taşımada cenazenin ziya halinde tazminat talep edilemeyeceği verilebilir. Ayrıca hiçbir ekonomik değeri olmayan çöp taşımalarında da tazminat talep edilemez.

⁴⁴ Arkan, s. 151.

Taşınmakta olan eşya, borsaya kayıt ve kabul olunmuş bir eşya ise, teslim yerindeki değer, borsa rayicine göre belirlenir⁴⁵.

Taşıyanın sınırlı sorumluluğunu düzenleyen 1112. madde, sigortacının yükle ilgilinin halefi olarak açmış olduğu davalarda da uygulama alanı bulacaktır. Bu durumda sigortacının ödediği değer üzerinden tazminata karar verilmeyip yükün piyasa değerine göre tazminat miktarı hesaplanmalıdır⁴⁶.

Tazminata ilişkin sınırlandırmalar, zararın kasden verilmesi durumunda dahi geçerlidir⁴⁷. Mevaz Alman Ticaret Kanunu ise Lahey Kurallarının tadili hakkındaki 1968 tarihli Visby Hükümlerinin iç hukuka alınması suretiyle 1986 tarihinde sınırlı sorumluluk sistemini değiştirmiştir. Buna göre, zararın kasti veya pervasızca ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği bilinciyle işlenmiş fiil veya ihmalden meydana geldiği anlaşıldığı takdirde taşıyan tazminatın sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerden yararlanma hakkını kaybedeceği hükmü getirilmiştir⁴⁸. Hamburg Kurallarında da benzer bir düzenleme ile, taşıyanın kasti ile meydana getirdiği ziya ve hasar hallerinde sınırlı sorumluluktan yararlanamayacağı Hamburg Kurallarının 8. maddesinde belirtilmiştir⁴⁹.

1112. maddeye göre tazminatın ödenmesi gereken durumlarda, yükün değerinden, ziya sebebiyle tasarruf edilen masraflar indirilecektir. Belirlenen adi piyasa değerine veya varma limanındaki boşaltmanın başladığı tarihteki adi değere bir çok masraflar dahildir. Yükün tam ziya halinde bu masrafların tamamı, kısmi ziya halinde ise bir kısmından tasarruf edilmiştir. Gönderilen için sebepsiz zenginleşme meydana gelmemesi için bu masrafların indirilmesi gerekmektedir⁵⁰. Öncelikle Türk Ticaret Kanunu 1072. maddesi gereğince tasarruf edilen navlun indirilecektir. Fakat taraflar navlunun mutlaka ödenmesini veya ödenmiş olan navlunun taşıyanda kalmasını kararlaştırmışlar ise bu takdirde navlun, tazminat tutarından indirilmeyecektir. Bunun yanında

⁴⁵ Arkan, s. 154; Seven, Sorumluluk, s. 188.

⁴⁶ Seven, Sorumluluk, s. 188. Yargıtay ise aksi görüştür (11. HD, 22.11.1983, E.5143, K.5149). Bu karar için bkz. Eriş, G.: Türk Ticaret Kanunu, C.III, Deniz Ticareti ve Sigorta, Ankara 1990, s. 1487.

⁴⁷ Çağa/Kender, s. 162.

⁴⁸ Yazıcıoğlu, Sınırlandırılma, s. 309, 310; Çetingil, Değişiklik, s. 32.

⁴⁹ Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 190.

⁵⁰ Akıncı, s. 357.

ziya sebebiyle tasarruf edilen, gümrük ve sair masraflar da tazminat miktarından indirilecektir⁵¹.

b. Hasar Halinde Ödenecek Tazminatın Miktarı

Türk Ticaret Kanunu m.1113'e göre, hasar halinde, 1061 ve 1062. maddeler gereğince tazminat ödenmesi gerekirse taşıyan, malların hasarlı haldeki satış değeri ile piyasa değeri veya malların varma yerinde boşaltmanın başladığı tarihte hasarsız olarak haiz olacakları değer arasındaki farkı öder. Hasar halinde belirlenen tazminat tutarından tasarruf edilen gümrük ve diğer masraflar indirilecektir. Burada 1112. maddeden farklı olarak ise navlun indirimi yapılmayacaktır; çünkü hasarlı yük için her zaman tam navlun ödenmesi gerekir⁵².

3. Ziya ve Hasar Halinde Ödenecek Tazminatın Hesaplanmasında Dikkate Alınacak Tarih

Türk Ticaret Kanununun 1112, 1113. maddelerinde tazminatın hangi tarihe göre belirleneceği açıkça belirtilmiştir. Buna göre, varma yerindeki boşaltmanın başladığı tarihteki değer esas alınarak tazminat miktarı tespit edilecektir.

Kanun "varma yerindeki" değerden söz etmekte ise de asıl kastedilen, varma limanı yani deniz taşımasının son bulacağı limandır⁵³.

Yükün tam ziya halinde geminin bu limana varma zamanı esas alınacaktır. Gemi varma limanına ulaşmazsa, onun yerine yolculuğun bittiği yer, eğer gemi yolculuk esnasında ziyaa uğrarsa ziyaa uğramamış olan diğer yüklerin emniyet altına alındığı yer esas alınacaktır⁵⁴.

Gemi bütün yükü ile batarsa 1112. maddenin 1. fıkrasının kıyasen uygulanması suretiyle varma limanında ve geminin yolculuğun normal olarak yapılması halinde buraya ulaşacağı farz edilen tarihteki değer esas alınacaktır⁵⁵.

⁵¹ Akıncı, s. 357; Çağa/Kender, s. 163; Seven, Sorumluluk, s. 190.

⁵² Akıncı, s. 357; Çağa/Kender, s. 163; Seven, Sorumluluk, s. 191; Arkan, s. 161, dn.54.

⁵³ Akıncı, s. 356; Çağa/Kender, s. 163; Seven, Sorumluluk, s. 192.

⁵⁴ Akıncı, s. 357; Çağa/Kender, s. 163; Seven, Sorumluluk, s. 192.

⁵⁵ Akıncı, s. 357; Çağa/Kender, s. 163; Seven, Sorumluluk, s. 192.

1112. ve 1113. maddeler, emredici nitelikte olmadığından tazminatın miktarını taraflar, yükleme yeri ve zamanındaki değerleri esas alarak hesaplamayı kararlaştırabilirler⁵⁶.

4. Yükle İlgililerin Ziya ve Hasara Neden Olan Fiillerinin Tazminat Miktarına Etkisi

Deniz yolu ile eşya taşımada ziya veya hasar halinde Türk Ticaret Kanununun 1112 ve 1113. maddelerine göre tazminat ödemek gereken hallerde tazminat miktarından bazı durumlarda genel hükümler uyarınca (BK. m.98/2) indirim yapılması söz konusu olabilir⁵⁷.

Yükle ilgililerin ziya ve hasara neden olan fiillerine örnek olarak, malların cins ve mahiyetinin yanlış veya yanıltıcı bir şekilde gösterilmesi ve bu sebeple onların konmaması gereken bir ambara veya zarar verici yüklerin yanına istif edilmesi verilebilir⁵⁸. Bu gibi hallerde yani ilgilinin müterafik kusuru söz konusu ise, hakim kusurun derecesini dikkate alarak belirlenmiş olan tazminat miktarından indirim yapabilir. Türk Ticaret Kanununun 1063. maddesinin 5. bendine göre şayet zarara yükle ilgililer neden olmuşlar ise bu zarardan taşıyan sorumlu değildir. Ancak taşıyanın sorumlu olmaması için zararın meydana gelmesinde yükle ilgilinin davranışının illiyet bağımlı kesmiş olması gerekir. Yükle ilgilinin davranışı illiyet bağımlı kesmemiş ise, başka bir deyişle zarar her ikisinin kusuru ile meydana gelmiş ise ortak illiyet söz konusudur ve sorumluluktan kurtulma değil, tazminattan indirim söz konusudur⁵⁹.

C. TAZMİNAT MİKTARININ BELİRLİ BİR MİKTAR ile SINIRLANDIRILMASI

Türk Ticaret Kanununun 1114. maddesinde “taşıyanın belirli bir meblağ ile sınırlı sorumluluğu” düzenlenmiştir. Sınırlı sorumluluk sistemimizin kaynağını ise Lahey Kuralları oluşturmaktadır⁶⁰.

⁵⁶ Seven, Sorumluluk, s. 192.

⁵⁷ Seven, Sorumluluk, s. 192.

⁵⁸ Okay, s. 228.

⁵⁹ Seven, Sorumluluk, s. 192.

⁶⁰ Çağa/Kender, s. 165; Çetingil, Sorumluluk, s. 137; Aybay, G./Atamer, K.: “Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI, Ankara 1989, s. 235 vd.; Seven, Sorumluluk, s. 193.

1. 1114'üncü Maddenin Uygulama Alanı

Türk Ticaret Kanunu m.1114 hükmü, maddede “her halde” sözüne yer verilmiş olmasından dolayı, taşıyan yük ziya ve hasarı veya yükle ilgili zararlar sebebiyle Ticaret Kanundaki deniz hukukunun bütün özel sorumluluk hallerine dayanılarak yapılan taleplerden sorumlu olacaktır. Ancak, akdi olmayan talep haklarının, söz konusu sınırlı sorumluluğa tabi olmadığı kabul edilmektedir. Deniz hukukunun öngördüğü özel sorumluluk halleri ise; yükün ziya ve hasarından dolayı, 1061 ve 1062 maddeleri gereğince sorumluluk, başlangıçtaki elverişsizlik yüzünden 1019. madde gereğince sorumluluk, yükü izinsiz başka gemiye yükleme veya aktarma sebebiyle 1028. madde gereğince sorumluluk, donatana karşı kendi gemisindeki yükle ilgililerin 947. maddeye dayanarak yaptıkları akdi veya akit dışı taleplerden sorumluluk, taşıyan veya donatanın kendi gemisindeki yükle ilgililere karşı çatma hükümlerinden (m.1217 vd) kaynaklanan munzam sorumluluğu, gecikme zararlarından doğan sorumluluk halleridir⁶¹. Buna karşılık, yanlış konişmento düzenlenmesinden doğan sorumluluk ile Borçlar Hukukunun haksız fiil hükümlerine dayanan sorumluluk hallerinde 1114. madde uygulama alanı bulmayacaktır⁶². Türk Ticaret Kanunu 972. ve 973. maddeleri gereğince sorumlu tutulan kaptan ile haksız fiil hükümleri gereğince sorumlu olan (diğer) gemi adamları, 1114'deki sorumluluk sınırlamasından istifade edemezler⁶³. Bu özelliği ile m.1114, 1112 ve 1113'üncü maddelerden farklı olarak daha geniş bir uygulama alanı bulmaktadır.

Lahey/Visby Kuralları m.4 ve Hamburg Kuralları m.7, taşıyanın belirli meblağ ile sınırlı sorumluluğunu daha geniş bir ifade ile düzenlemiştir⁶⁴. Gerek Lahey/Visby Kurallarının gerekse Hamburg Kurallarının getirmiş olduğu geniş ifadenin amacı, akdi olmayan talep haklarının kullanılması suretiyle sınırlı sorumluluk sisteminin dolanılmasını önlemektir. Lahey/Visby Kuralları m.4'e göre, navlun sözleşmesine konu eşyanın ziya veya hasarı sebebiyle taşıyan aleyhine hangi hukuki sebebe dayanılarak dava açılırsa açılırsın, Lahey/Visby kurallarında öngörülen sorumsuzluk halleri ve sorumluluk sınırlamaları geçerlidir ve bu sınırlamalardan taşıyanın adamları ve görevlileri de yararlanırlar. 1986 yılında Alman Ticaret Kanununun Visby

⁶¹ Çetingil, Sorumluluk, s. 156; Çağa/Kender, s. 167; Okay, s. 205.

⁶² Aksi görüşte Okay, s. 206.

⁶³ Çetingil, Sorumluluk, s. 156; Çağa/Kender, s. 167.

⁶⁴ Çetingil, Sorumluluk, s. 157.

Kurallarını iç hukukuna dahil etmesiyle aynı düzenleme bu kanunda da yer almıştır⁶⁵. Hamburg Kuralları m.7'ye göre ise, andlaşmada öngörülen sorumluluk halleri ile sorumluluk sınırları, navlun sözleşmesine konu olan eşyanın ziya, hasar veya gecikme ile teslimi yüzünden taşıyan aleyhine hangi hukuki sebebe (akde, haksız fiile veya diğer bir hukuki sebebe) dayanılırsa dayanılsın, herhalde geçerlidir⁶⁶.

2. 1114. Maddenin Uygulanma Şartları

1114. maddede düzenlenen taşıyanın belirli meblağ ile sınırlı sorumluluğundan yararlanabilmek için, yükün cins ve değerinin, yükleme başlamadan önce bildirilmemiş ve bu değerlerin konişmentoya yazılmamış olması gerekmektedir. Kanunumuz, yükleme başlamadan önce bildirilme şartını getirmekle, taşıyana (yükü özel bir istife tabi tutmak, kilit altına almak gibi) gerekli tedbirleri alabilmek fırsat ve imkanı sağlamak istemiştir⁶⁷.

1114. maddenin uygulama alanı bulabilmesi için, bildirim yapılırken yükün cins ve değerinin birlikte belirtilmesi gerekmektedir⁶⁸. Başka bir deyişle, yükün cins ve değerinden yalnız birinin belirtilmiş olması yeterli değildir. Ayrıca yapılan bu bildirim konişmentoya da yazılması gerekmektedir. Doktrinde bazı yazarlar ise yapılan bu bildirim yazılı olmasının şart olmadığı görüşündedirler⁶⁹.

Yükletenin beyanının taşıyan tarafından konişmentoya geçirilmesi yükümlülüğü, navlun sözleşmesinde kararlaştırılmışsa mevcuttur; kanundan doğan böyle bir yükümlülük ise mevcut değildir. Ancak, mücevher, tablo ve sair sanat eserleri gibi yüksek değerli eşya taşımada taşıyan, ayrı bir anlaşma olmasa dahi, objektif iyi niyet kuralına göre bu gibi beyanları konişmentoya geçirmekle yükümlüdür. Bununla birlikte, m.1100 gereğince yükletenin beyanlarının doğruluğunu kontrol etme imkanı bulunmaması veya bu beyanların doğruluğundan yahut tamam olmasından şüphe edilmesi halinde böyle bir yükümlülük söz konusu değildir⁷⁰.

⁶⁵ Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 165, dn.458.

⁶⁶ Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 165.

⁶⁷ Çağa/Kender, s. 171.

⁶⁸ 11. HD., T. 05.11.1981, E. 1980/310-233 (Aybay, G.: Deniz Ticaret Hukuku İle İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları, İstanbul 2000, s. 382).

⁶⁹ Çetingil, Sorumluluk, s. 139, dn. 3; Çağa/Kender, s. 171.

⁷⁰ Çetingil, Sorumluluk s. 159 ve s. 159, dn. 57; Çağa/Kender, s. 172.

Ayrıca malın değeri yabancı para ile bildirildiği takdirde Türk Ticaret Kanunu m. 1115 kıyasen uygulanacaktır⁷¹.

1114. maddenin uygulama şartlarını değerlendirirken, Yargıtay'ın kanunun açık düzenlemesine aykırı kararlar verdiği görülmektedir. Yargıtay bazı kararlarında, yükün değeri konişmentoda yazılmamış olmasına rağmen, faturaya atıf yapılmış olması veya yükün cins, ağırlık veya hacminin gösterilmiş olması gibi sebeplerden dolayı yükün değerinin tespitinin mümkün olduğu şeklindeki gerekçelerle m. 1114'ün uygulanamayacağını kabul etmektedir⁷². Yargıtay'ın bu tutumu doktrin tarafından eleştirilmiştir⁷³. Yargıtay'ın, 1114. maddeye ters düşen bu kararlarına sebep, maddedeki 100.000.TL'lık⁷⁴ sınırın çok düşük olması ve Hükümetin de Ticaret Kanununun Meriyet ve Tatbik Şekli Hakkındaki Kanunun 38. maddesinin⁷⁵ kendisine verdiği yetkiyi bütün uyarılara rağmen bir türlü kullanmamasıdır⁷⁶.

3. Koli ve Parça Kavramları

a. Koli Kavramı

Koli kavramının tek açık bir tanımı olmamakla birlikte, şöyle bir tanım yapılabilir; yükün özelliğine göre taşıma sırasında belirli ölçüde korunmasını

⁷¹ Çağa/Kender, s. 171.

⁷² HGK, T. 15.02.1995, E. 1994/11-688, K. 1995/71; HGK, T.17.04.1985, E. 1983/11-529, K. 1985/327; 11. HD., T. 26.02.1982, E. 1982/810, K. 1982/785; 11. HD., T. 28.09.1984, E. 1984/4053, K. 1984/4240; 11. HD., T. 21.01.1985, E. 1984/6621, K. 1985/13; 11.HD., T. 30.05.1985, E. 1985/3012, K. 1985/3370; 11.HD. , T. 05.06.1985, E. 1985/3572, K. 1985/3583; 11. HD., T. 27.11.1992, E. 1992/3564, K. 1992/10934; 11.HD., T. 03.12.1992, E. 1992/3829, K. 1992/11087 (Aybay, s. 371-405); HGK, T. 11.02.1987, E. 1986/11-125, K. 1987/92; 11.HD., T.23.04.1982, E. 1985, K. 1910; 11.HD., T. 24.05.1982, E. 2541, K. 2487; 11.HD., T. 25.05.1982, E. 1979, K. 2502 (Eriş, s. 627-631).

⁷³ Çetingil, Sorumluluk, s. 158, dn. 53; Çağa/Kender, s. 171dn. 136a; Aybay/Atamer, s. 233, 234.

⁷⁴ Maddedeki 100.000 liralık miktar, 31.01.2004 tarihli 5083 nolu Türkiye Cumhuriyetinin Para Birimi Hakkında Kanun'un "Türk Lirasına Yapılan Atıflarda Değişiklik" başlıklı 3. maddesi gereğince 10 yeni kuruşa dönüşmüştür. Bakanlar Kurulu'nun 2007/11963 sayılı kararının 1. maddesi ile "yeni" ifadesi kaldırılmış olmakla birlikte söz konusu madde 01/01/2009 tarihinde yürürlüğe girecektir.

⁷⁵ Bu maddeye göre: "Para kıymetinin değişmesi halinde İcra Vekilleri Heyeti yeni kanunun 1114. maddesinde tespit edilen tazminat borcunu en yüksek haddini halin icabına uygun olarak yeniden tespit etmeye yetkilidir."

⁷⁶ Çetingil, Sorumluluk, s. 158, dn. 53; Çağa/Kender, s. 171, dn. 136a.

sağlamak amacıyla muhafaza içine alınmasıdır. Örnek olarak sandık, çuval, fiçı, varil verilebilir⁷⁷. Ancak açık bir tanımın olmaması nedeniyle, doktrin ve yargı kararlarında koli kavramı farklı yorumlanmıştır. Zamanla da bu kavramın yorumunda daha esnek davranılmıştır⁷⁸. Buna göre, yükün tümüyle ambalajlanmış olması gerekmeyip yükleme, istif ve boşaltmada kolaylık sağlamak üzere herhangi bir şekilde hazırlanmış olması koli olması için yeterlidir⁷⁹.

Koliden bahsedebilmek için, yükün tamamen kapalı birşey içine konulmuş olması şart değildir, ancak genel olarak bir muhafaza içine alınmış yük izlenimini vermelidir. Ayrıca, gemiye alınan yükün (makine veya otomobilin) kısmen örtülmesi veya bir kaideye tespiti ona bir koli niteliği vermez. Kolinin büyüklüğü ve içinde çeşitli mallar bulunup bulunmaması da önemli değildir. Hiçbir muhafaza altına alınmamış olan mallar, koli sayılamazlar. Ayrıca hububat, kömür gibi dökme mallara da koli kavramı uygulanmaz⁸⁰. Kolinin meydana gelmesi bakımından yükün hacim ve ağırlığının herhangi bir önemi yoktur. Büyük bir sandık içindeki 30 ton makine koli olarak kabul edilmiştir⁸¹. Koliden söz edebilmek için, ileri sürülen başka bir şart da muhafazanın, yükle ilgili tarafından temin edilmiş olmasıdır⁸².

Konteyner taşımacılığında ise, ortaya çıkan hukuki problem, konteynerlerin mi yoksa içindeki münferit ambalajlı yüklerin mi Türk Ticaret Kanununun m. 1114 anlamında koli sayılacağıdır⁸³. Bu konuda doktrinde farklı görüşler mevcuttur. Baskın görüşe göre, 1114. maddenin uygulanması bakımından konteyner, koli sayılmaktadır⁸⁴. Aksi görüşe göre ise, konteynerin koli sayılması mümkün değildir. Bu görüşün gerekçesi ise, koli başına öngörülen 100.000 liralık miktar az görülürken, bunun konteynere de uygulanmasının bir

⁷⁷ Çetingil, Sorumluluk, s. 139; Çağa/Kender, s. 168; Yazıcıoğlu, Sorumluluk, s. 155.

⁷⁸ Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 155; Aybar/Atamer, s. 253; Seven, Sorumluluk, s. 196.

⁷⁹ Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 156; Seven, Sorumluluk, s. 196.

⁸⁰ Çağa/Kender, s. 168; Çetingil, Sorumluluk, s. 139; Eriş, s. 626.

⁸¹ Amerikan Yüksek Mahkemesi Kararı, 1963 (Çetingil, Sorumluluk, s. 140, dn. 9).

⁸² İçindeki sıvı haldeki kauçuk ham maddesinin taşındığı tanklar, taşıyan tarafından temin edildiği için koli sayılmamıştır. Amerikan İstinaf Mahkemesinin "The Pioneer Moon Kararı" (Çetingil, Sorumluluk, s. 140, dn. 10).

⁸³ Deniz, İ.: Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, İstanbul 1982, s. 112.

⁸⁴ Çağa/Kender, s. 16; Ülgener, s. 70, dn. 59.

çelişki yaratacağıdır⁸⁵. Kanaatimizce konteyner, koli sayılmalıdır. 1114. maddenin asıl amacı, özellikle yükün, taşıtan veya yükleyen tarafından kapalı olarak teslim edilmesi halinde söz konusu sorumluluk tahdidine tabii tutulmasını gerektirmektedir. Aynı doğrultuda Mevaz Alman Ticaret Kanunu ve onun kaynağını oluşturan Lahey Kurallarına göre, taşıyan kendisine verilen koli muhteviyatı malların değerinden çoğu defa haberdar olmaması ve bunları alınması gerekli emniyet tedbirleri bakımından muayene ve ona göre hareket imkanından mahrum bulunması yüzünden karşılaşılabileceği, önceden tahmini imkansız veya aşırı tazminat taleplerine karşı korumak amacını gütmektedir. Navlun ile sorumluluk rizikosu arasında uygun ve adil bir denge kurmak isteyen bu düşünce, konteyner için de geçerlidir⁸⁶.

1114. madde, tarafların konişmentoya konacak bir şart ile taşıyanın sorumluluğunun genişletilmesine imkan vermektedir. 1114. madde emredici nitelikte olmasına rağmen (m.1116/1, b. 5), bu emredicilik sadece taşıyan lehine değiştirilmezlik niteliğinde olduğu için, onun aleyhine olarak değiştirilmesi mümkündür⁸⁷. Böylece taraflar, konteyner içindeki belirli malların veya mal birimlerinin m. 1114 anlamında koli sayılmasını kararlaştırabilirler; ancak böyle bir anlaşma açık olmalıdır⁸⁸.

Konteyner taşımalarının kazandığı büyük önem dolayısıyla konu, önce Lahey/ Visby Kuralları (m.2/c) ile ve sonra da Hamburg Kuralları (m. 6 § 2 bent a) ile ayrıca düzenlenmek suretiyle açıklığa kavuşturulmuştur⁸⁹. Ayrıca mevaz Alman Ticaret Kanununda da 1986 yılında yapılan değişiklik ile konteynere ilişkin düzenleme açıklığa kavuşturulmuştur⁹⁰. TTK Tasarısı da meseleyi çözmüş; m.1186/III ile eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş ise, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünitenin, ayrı bir koli veya ünite sayılacağı düzenlenmiştir. Aksi halde, böyle bir taşıma gerecinin, tek bir koli veya ünite sayılacağı; bizzat taşıma gereci ziyaa veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gerecinin ayrı bir koli olarak kabul edileceği belirtilmiştir.

⁸⁵ Deniz, s. 131; Eriş, s. 627; Zeyneloğlu, s. 273.

⁸⁶ Çağa/Kender, s. 168.

⁸⁷ Çağa/Kender, s. 168, 169; Seven, Sorumluluk, s. 196.

⁸⁸ Çağa/Kender, s. 168.

⁸⁹ Çağa/Kender, s. 169.

⁹⁰ Çetingil, Sorumluluk, s. 50 vd.

b. Parça (Birim, Ünite) Kavramı

Parça (birim) kavramı, gerek Türk Ticaret Kanununda, gerekse uluslararası sözleşmelerde net bir şekilde ortaya konmamıştır. Kavramın açık bir tanımının bulunmaması sebebiyle, tazminatın hesaplanmasında bazı milli kanunlar (örneğin, İtalya) ve Hamburg Kuralları (m.6/I, a) “yükleme birimini” kabul etmiş, bazı milli kanunlar (İsviçre) ise birim olarak “navlun birimini” kabul ederek ünite kavramına kısmen de olsa açıklık getirmeye çalışmışlardır⁹¹.

Alman doktrininde de tazminat hesaplanmasında hangi birimin esas alınacağı konusunda farklı görüşler mevcut olmakla birlikte bu yorum farklılıkları 1986 yılında yapılan değişiklik ile son bulmuştur. Bu değişikliğe göre, koli kavramı kaldırılarak ambalajsız yükleri de kapsayacak şekilde parça kavramı ve ayrıca bu kavramların yanında ağırlığa göre hesaplanan bir ölçü kabul edilmiştir⁹².

Parça sözlük anlamı olarak, bir bütünü oluşturan birimlerdir. Burada parçayı, bir bütün olarak anlamak gerekmektedir⁹³. Yükün bir kap içinde bulunmadığı yani bir muhafaza içine alınmadığı hallerde, parça (birim) söz konusu olacağı söylenebilir⁹⁴. Türk Ticaret Kanunu m.1114 kapsamında parçadan söz edebilmek için ise ortada koli mevcut olmamalıdır, başka bir deyişle koli varken parçaya gidilmez, çünkü burada parça (birim, ünite) boşluk dolduran bir kavram olarak öngörülmüştür⁹⁵.

Türk Hukukunda tazminatın hesaplanmasında esas alınacak “birim” den ne anlaşılması gerektiği konusunda fikir ayrılıkları mevcuttur. Burada navlunun hesaplanmasında esas alınan birimin (m. 1074) tazminat hesaplanmasında da esas alınabileceği belirtilmiştir⁹⁶.

Kömür, hububat, petrol gibi dökme yüklerde de, tazminatın hesaplanmasında esas alınacak birim, navlun hesaplanmasında esas alınan birim olan ton, kilogram, metre küptür. Hatta navlunun götürü tespiti halinde de dökme

⁹¹ **Çağa/Kender**, s. 170; **Seven**, Sorumluluk, s. 197.

⁹² **Seven**, Sorumluluk, s. 197. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Çetingil**, Değişiklik, s. 45 vd.

⁹³ **Eriş**, s. 627.

⁹⁴ **Seven**, Sorumluluk, s. 197.

⁹⁵ **Çetingil**, Sorumluluk, s. 156; **Çağa/Kender**, s. 168; **Seven**, Sorumluluk, s. 197.

⁹⁶ **Çağa/Kender**, s. 170; **Okay**, s. 206; **Kender**, R./**Çetingil**, E.: Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, İstanbul 2007, s. 136.

yükler bakımından azami sorumluluk meblağının belirlenmesinde de durum değişmeyecektir⁹⁷.

Ambalajsız olarak yüklenen otomobil, traktör gibi mallarda navlunun hesabında bir birim (ton, metreküp gibi) esas alınmış veya alınması mutad ise sorumluluk buna göre tayin edilmelidir. Navlun, birim esasına göre tespit edilmemiş ve bu konuda ve bu konuda bir teamül de mevcut değilse, bu takdirde her parça ünite sayılacaktır ve bu da adaletsizliğe yol açacaktır⁹⁸. Bu adaletsizliğin giderilmesi için yükleten, yükleme başlamadan önce eşyanın cins ve kıymetini bildirip bunların konişmentoya yazılmasını temin etmelidir⁹⁹.

Türk Ticaret Kanunu m.1114, emredici nitelikte olduğundan koli veya ünite kavramlarının taşıyanın sorumluluğunu azaltacak şekilde değiştirilmesi geçerli olmaz, aksi takdirde kanunun amacına aykırı davranılmış olur¹⁰⁰.

4. Tazminat Miktarı

Yukarıda da belirtildiği gibi, taşıyanın belirli bir tutarla sorumluluğu, önce Lahey Kuralları ile kabul edilmiştir¹⁰¹. Lahey Kuralları m.4 § 5 taşıyanın sorumluluğunu beher koli veya ünite başına 100 Sterling veya bununla eşdeğerde olmak üzere diğer bir para ile ifade edilecek bir tutarla sınırlamıştır. Kabul edilmiş olan bu para birimin istikrarlı bir ölçü oluşturmasını sağlamak için de altın esasına bağlanmıştır (Lahey Kuralları m.9). Lahey Kurallarında sorumluluk sınırının altın esasına bağlanması ile, milli para değerlerindeki dalgalanmaları önlemek ve özellikle enflasyona karşı korumak aynı zamanda da birliği sağlamak amacı güdülmüştür. Fakat milli kanunların birçoğu sorumluluk sınırını milli paraları ile tespit etmişler, bunun sonucunda da Lahey Kuralları amacına ulaşamamış sorumluluk sınırı her ülkede farklılıklar göstermiştir. Özellikle sürekli enflasyona maruz kalan ülkelerde ise taşıyanın sorumluluğu teorik bir hal almıştır¹⁰².

⁹⁷ Çağa/Kender, s. 170; Okay, s. 206; Çetingil, Sorumluluk, s. 142.

⁹⁸ Çağa/Kender, s. 170; Çetingil, Sorumluluk, s. 142; Seven, Sorumluluk, s. 198. Akıncı ve Okay ise, çok adaletsiz sonuçlara yol açtığı için bu hükmün otomobil gibi ambalajsız yüklere uygulanmaması görüşündedir (Akıncı, s. 361; Okay, s. 206).

⁹⁹ Çetingil, Sorumluluk, s. 156.

¹⁰⁰ Çağa/Kender, s. 170; Çetingil, Sorumluluk, s. 156; İnci, s. 124.

¹⁰¹ Çetingil, Sorumluluk, s. 137; Aybay/Atamer, s. 235 vd.; Çağa/Kender, s. 165; Seven, Sorumluluk, s. 193.

¹⁰² Çetingil, Sorumluluk, s. 137; Çağa/Kender, s. 165.

Lahey Kurallarının tadili için Brüksel'de toplanan XII. Deniz Hukuku Konferansı Lahey Kurallarının bu olumsuz yanlarını dikkate alarak 23.02.1968 tarihinde kabul ettiği Visby Kurallarının 2. maddesi ile Lahey Kuralları m.4§ 5 hükmünü değiştirmiştir. Bununla, sorumluluğun azami sınırı hiçbir tereddütte yer vermeyecek ve üyeler için bağlayıcı olacak bir şekilde altın esasına bağlanmıştır¹⁰³.

Visby Kuralları ile kabul edilen bu hesap birimi 14.02.1984 tarihinde yürürlüğe giren 21.12.1979 tarihli ek protokol ile değiştirilmiş, Özel Çekme Hakkı hesap birimi olarak kabul edilmiştir¹⁰⁴. Bu hesap birimine göre taşıyanın yükün ziya veya hasarından doğan sorumluluğu, parça ve ünite başına 666,67 ÖÇH yahut ziya veya hasara uğrayan yükün brüt ağırlığının her kilogramı için 2 ÖÇH'na karşılık gelen tutarın yüksek olanı ile sınırlıdır¹⁰⁵.

Lahey/Visby Kurallarında olduğu gibi Hamburg Kurallarında da taşıyanın tazmin borcunun üst sınırı ÖÇH ile ifade edilmiştir¹⁰⁶.

Mehaz Alman Ticaret Kanununda taşıyanın ziya ve hasardan doğan tazmin borcu eşyanın değeri ile sınırlandırılmıştı. Bu düzenleme, 1986 tarihli kanunla değişikliğe uğrayıp Lahey/Visby Kurallarının iç hukuka alınması suretiyle, taşıyanın belirli bir meblağ ile sınırlı sorumluluğunun üst sınırı olarak ÖÇH kabul edilmiştir¹⁰⁷.

Lahey Kuralları ile kabul edilen taşıyanın belirli bir meblağ ile sınırlı sorumluluğu ilkesi, bu kuralları benimseyen ülkelerin iç hukuklarına geçmiştir. Türk Ticaret Kanunu da bu kuralları benimsemek suretiyle, 1114. madde ile taşıyanın belirli bir meblağ ile sınırlı sorumluluğunu düzenlemiştir. Fakat hukukumuza, belirttiğimiz üzere gerek mehaz Alman Ticaret Kanununda

¹⁰³ Koli veya ünite başına azami 10.000 Poincare Frankı yahut ziya veya hasara uğrayan malın beher kilo ağırlığı için 30 Poincare Frankı; bunlardan hangisi daha yüksek ise o esas alınacaktır. Bir Poincare Frankı da 90/1000 ayarında 65.5 miligram altının değeridir. Bu konuda bkz. **Çağa/Kender**, s. 166.

¹⁰⁴ **Çağa/Kender**, s. 166, dn 117.

¹⁰⁵ **Seven**, Sorumluluk, s. 199, dn.295.

¹⁰⁶ Sözleşmenin 6. maddesine göre; taşıyanın eşyanın ziya veya hasarı sonucu olan zararlardan 5. madde hükümleri uyarınca mesuliyeti, koli veya sair yükleme ünitesi başına 835 hesap birimine yahut zayi olan veya hasara uğrayan eşyanın brüt ağırlığının beher kilogramı için 2,5 hesap birimine tekabül eden meblağlardan yüksek olanı ile sınırlıdır (HK m. 6/1).

¹⁰⁷ **Yazıcıoğlu**, Sınırlandırılma, s. 309. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Çetingil**, Değişiklik, s. 42 vd.

yapılan gerekse uluslararası sözleşmelerle getirilen yenilikler yansıtılmamıştır¹⁰⁸.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1114'üncü maddesine göre, "Yükleten yükün cins ve kıymetini yükleme başlamadan bildirmemiş ve bu beyanı konişmentoya yazılmamış olduğu taktirde, taşıyan, her halde beher koli ve parça başına en çok 100.000 TL. ile mesul olur."

Türk Ticaret Kanunu m.1114'e göre taşıyanın tazminat ödemesi gereken hallerde sorumluluğu, "her halde beher koli veya parça başına 100.000 TL¹⁰⁹" ile sınırlıdır. Eğer, yükün cins ve değeri konişmentoda belirtilmiş ise¹¹⁰ 100.000 liralık sınır uygulanmaz, koniŝmentodaki değeri esas alınır.

Maddede düzenlenmiş olan 100.000 liralık sınır tazminatın azami haddidir. Bu sebeple yükün ziya veya hasarı halinde m.1112/1113 gereğince hesaplanacak tazminat miktarı, 100.000 liralık sınırdan fazla ise taşıyan koli veya parça başına yalnız 100.000 lira ödeyecek, şayet daha düşük ise düşük tazminat miktarını ödeyecektir¹¹¹.

Konişmentoya yükün değeri 100.000 liradan daha düşük bir değeri olarak da yazılabilir. Zira emredici nitelikte olan 1114. madde soyut olarak sorumluluğun azami haddinin daha aŝağı kararlaŝtırılmasına engeldir¹¹²; yoksa somut bir yükün daha düşük olan kıymetinin beyanına engel teşkil etmez. Bununla birlikte yükle ilgili, yazılan kıymetin düşük olduğunu ve gerçek değerin daha yüksek olduğunu ispat edebilir, bu durumda 100.000 liralık sınır geçerli olacaktır¹¹³.

Kısmi ziya veya hasar halinde ise, tazminatın hesaplanmasında, kısmi ziya veya hasar durumuna göre bir oranlama söz konusu değildir. Başka bir

¹⁰⁸ Seven, Sorumluluk, s. 198.

¹⁰⁹ Maddenin ilk düzenlenişinde koli ve parça başına sorumluluk tutarı 1500 Liradır. Bu sorumluluk tutarı 6763 sayılı Türk Ticaret Kanununun Meriyet ve Tatbik Şekli Hakkındaki Kanununun 38. maddesinin verdiği yetkiye dayanılarak Bakanlar Kurulunca 28.2.1983 tarih ve 83/6183 sayılı kararname ile 100.000 Liraya çıkarılmıştır (RG, T. 23.3.1983, S. 18001).

¹¹⁰ Yükün cins ve değeri konişmentoya yazılmış ise, konişmento bu kayıtların doğruluğu bakımında bir karine teşkil eder (m.1110/2) ve 100.000 liralık sınır geçerli olmaz (Çağa/Kender, s. 170).

¹¹¹ Çağa/Kender, s. 172; Ülgener, s. 71.

¹¹² Akıncı, s. 358; Çağa/Kender, s. 172.

¹¹³ Çağa/Kender, s. 172.

ifade ile tazminatın hesaplamasında herhangi bir oranlama yapılmadan 100.000 liraya kadar olan kısmi ziya veya hasarlar tazmin edilecektir¹¹⁴.

VI. TÜRK TİCARET KANUNU TASARISI'NIN SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASINA İLİŞKİN HÜKÜMLERİ

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı bütün sektörün hem sigortacıların hem de donatanların ortak beklentisine cevap vermiş ve parça başı sınırlı sorumluluk meselesini sonunda çözmüştür. ÖÇH hesap birimi ölçü kabul edilerek tazminat sınırı üzerindeki enflasyonun etkisinin azaltılması amaçlanmıştır. 1979 yılında Londra Protokolü ile değiştirilmiş Visby Kurallarındaki kaide aynen kanuna alınmıştır. Böylece 666.67 ÖÇH sınırı gelmiştir, onunla yarışan bir talep olarak da kilogram başına 2 ÖÇH sınırı tasarıya getirilmiştir. Taşıyıcının sorumluluğunun sınırını ÖÇH cinsinden tayin eden söz konusu meblağlar, Türk Lirasının ÖÇH karşısındaki değeri dikkate alınarak Türk Lirasına çevrilecek ve taşıyıcının TL cinsinden sorumluluğunun sınırı bulunacaktır. Tasarının 1186. maddesinin I. fıkrasında “*ÖÇH, fiili ödeme günündeki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankasınınca belirlenen değerine göre Türk Lirasına çevrilir.*” hükmü yer almaktadır^{115, 116}.

Ayrıca taşıyıcının kastının, pervasız davranışının¹¹⁷ ve muhtemelen böyle bir zararın meydana geleceği bilinciyle hareketinin bulunduğu hallerde

¹¹⁴ Seven, Sorumluluk, s. 198.

¹¹⁵ 1979 Protokolünün II inci maddesi ile değişik Brüksel-Visby Sözleşmesinin 4 üncü maddesinin beşinci fıkrasının (d) bendi, Özel Çekme Hakkının ulusal para birimine hangi pariteden çevirileceği hususunda âkid Devletleri serbest bırakmıştır. Türk hukukunda ve uygulamasında, kural olarak, Borçlar Kanununun 83 üncü maddesi uyarınca “fiili ödeme günü” esas alındığından, Tasarının 1186 ncı maddesinin birinci fıkrasının ikinci cümlesi bu doğrultuda kaleme alınmış, ayrıca Sözleşmede öngörülmüş olan “tarafların kararlaştırdığı tarih” seçenek olarak eklenmiştir.

¹¹⁶ Kanaatimizce tarafların anlaşamama durumu söz konusu olabileceğinden tazminat miktarının, ÖÇH'nin davanın sonuçlandığı yani kararın verildiği tarihteki değeri dikkate alınarak hesaplanması yerinde olurdu.

¹¹⁷ 14 Mayıs 2005 tarihinde gerçekleştirilen Türk Ticaret Kanunu Tasarısı panelinde *pervasızca hareket* kavramıyla ifade edilen kusur derecesinin Türk hukukuna ilk olarak hava taşımalarına ilişkin Varşova/Lahey sözleşmeleri ile girdiği ve bu kavramın borçlar hukukunun kusur derecelendirmesi içinde yer almadığı açıklanmıştır. Hareketin cesurca,

sorumluluk sınırlamalarının uygulanmayacağı 1187.maddede düzenlenmiştir¹¹⁸.

Tasarının 1186. ve 1187. maddelerinde sorumluluğun sınırlandırılması çok ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir. Bu hükümler aşağıdaki gibidir¹¹⁹:

“VI- Sorumluluğu sınırlandırma hakkı

1. Sorumluluk sınırları

MADDE 1186 - (1) Eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü ziya veya hasar nedeniyle taşıyan, her halde, hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması kaydıyla, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkına veya ziyaa ya da hasara uğrayan eşyanın gayri safi ağırlığının her bir kilogramı için 2 Özel Çekme Hakkına tekabül eden tutarı aşan zarar için sorumlu olmaz; meğerki eşyanın cinsi ve değeri, yüklemekten önce yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine yazılmış olsun. Özel Çekme Hakkı, fiili ödeme günündeki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankasınınca belirlenen değerine göre Türk Lirasına çevrilir.

(2) Taşıyanın ödemesi gereken tazminatın toplamı, eşyanın navlun sözleşmesine uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değerine göre hesaplanır. Eşyanın değeri, borsa fiyatına veya böyle bir fiyat yoksa, cari piyasa fiyatına veya her ikisinin de yokluğu halinde aynı nitelikte ve kalitede eşyanın mutad değerine göre belirlenir.

(3) Eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş ise, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite sayılır. Aksi halde, böyle bir taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılır. Bizzat taşıma gereci ziyaa veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gereci ayrı bir koli sayılır.

(4) Yükletenin birinci fıkra uyarınca yaptığı bildirim denizde taşıma senedine yazılmışsa, bu kayıtlar karine teşkil eder, ama taşıyan bakımından

delice davranış olduğu ve bu davranışın ölçütlerinin zamanla doktrin, mahkeme ve Yargıtay kararları tarafından oluşturulacağı ifade edilmiştir.

¹¹⁸ **Atamer**, Kerim: “Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Deniz Ticareti Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar”, Hukuki Perspektifler Dergisi, S. 4, Ağustos 2005, s. 41.

¹¹⁹ Adalet Komisyonu da 11/01/2008 tarihinde raporunu vermiş bulunmaktadır. Bkz. <http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96m.htm>

bağlayıcı değildir; 1239 uncu maddenin üçüncü fıkrası, bu kayıtlar hakkında uygulanmaz.

(5) Yükleten eşyanın cinsini veya değerini kasden gerçeğe aykırı bildirmişse, taşıyan, her halde, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin ziya veya hasar nedeniyle sorumlu olmaz.

(6) Taşıyanın, taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluğu, navlunun iki buçuk katı ile sınırlıdır; şu kadar ki bu tutar, navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarından fazla olamaz.

(7) Taşıyanın, bu maddenin birinci ve altıncı fıkralarının birlikte uygulanması halinde toplam sorumluluğu, eşyanın tam ziyandan sorumluluğu halinde birinci fıkra gereğince tazminle yükümlü olacağı tutarı geçemez.

(8) Taraflar, birinci ve altıncı fıkralarda öngörülen sınırlardan daha yüksek meblağlar kararlaştırabilirler, şu kadar ki, birinci fıkra bakımından tarafların kararlaştırdığı sınır, o fıkroda öngörülen sınırlardan hangisi yüksek ise, o sınırdan daha düşük olamaz.

2. Sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybı

MADDE 1187 - (1) Zarara veya teslimdeki gecikmeye, böyle bir zarara veya gecikmeye sebep olmak kasdı ile veya pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zarar veya gecikmenin meydana geleceği bilinci ile işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyan, 1186 ncı maddede öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz.

(2) Zarara veya teslimdeki gecikmeye, böyle bir zarara veya gecikmeye sebep olmak kasdı ile veya pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zarar veya gecikmenin meydana geleceği bilinci ile işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyanın adamları da, 1190 ıncı maddenin ikinci fıkrası hükmüne dayanarak 1186 ncı maddede öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamazlar.”

SONUÇ

Türk Ticaret Kanunda da taşıyanın tazmin borcu, eşyanın değeri ile ve belirli bir tutarla sınırlı olmak üzere iki ayrı şekilde sınırlandırılmıştır. Türk Ticaret Kanunu m. 1112 ve m.1113 gereğince taşıyan, yüke özen borcunun ihlali sonucu eşyanın ziya veya hasara uğranması yüzünden yükle ilgilinin maruz kaldığı bütün zararları değil, kısmi veya tam ziya halinde malın piyasa değerini, hasar halinde ise malın hasarlı olarak satış değeri ile piyasa değeri arasındaki farkı öder; ziya veya hasar sebebiyle tasarruf edilen gümrük ve diğer masraflar bundan indirilir. Eşyanın değeri ile sınırlama, sadece Türk Ticaret Kanunu m.1061, 1062 uyarınca ziya veya hasardan sorumluluk hakkında geçerli olup geminin başlangıçtaki sefere elverişsizliği sonucu eşyanın ziya veya hasara uğramasından yahut diğer bir hukuki sebepten sorumluluk hakkında uygulanmaz. 1114. madde ise belirli bir tutar ile sınırlı sorumluluğu düzenlemiştir. Çalışmamızda belirttiğimiz gibi gerek Lahey/Visby kurallarında gerekse Hamburg Kurallarında taşıyanın tazmin borcunun üst sınırı ÖÇH ile ifade edilmiştir. Mevzuatımızda Alman Ticaret Kanunu da, 1986 tarihli değişiklik ile taşıyanın belirli bir meblağ ile sınırlı sorumluluğunun üst sınırı olarak ÖÇH'ni kabul etmiştir. Bu gelişmeler hukukumuzda yansıtılmamış ve sonuç olarak, sorumluluk 100.000 TL ile sınırlı kalmıştır. Ancak Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ile bu mesele çözülmüş; 666.67 ÖÇH sınırı ve onunla yarışan bir talep olarak da kilogram başına 2 ÖÇH sınırı tasarıya getirilmiştir.

K a y n a k ç a

- Akan, P.:** Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Ankara 2007.
- Akıncı, S.:** Deniz Hukuku, Navlun Mukaveleleri, İstanbul 1968.
- Arkan, S.:** Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, 1982.
- Aybay, G.:** Deniz Ticareti Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları, İstanbul 2000.
- Aybay, G./Atamer, K.:** “Taşıyanın Parça Başına Belirli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Nisan 1989, s. 229-273.
- Çağa, T.:** “Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler”, BATİDER 1997, C.9, S.2, s.289-324 (Gelişmeler).
- Çağa, T.:** Deniz Ticareti Hukuku II, İstanbul 1982.
- Çağa, T./Kender, R.:** Deniz Ticareti Hukuku II, İstanbul 2006.
- Çetingil, E.:** Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler, BATİDER 1992, C.XVI, S.4, s.17-59. (Değişiklik).
- Çetingil, E. A.:** Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984, s.133-160. (Sorumluluk).
- Deniz, İ.:** Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, İstanbul 1982.
- Eren, F.:** Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2001.
- Eriş, G.:** Açıklamalı- İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticareti ve Sigorta, Ankara 1990.
- Erşan, G.:** Deniz Hukukunda Taşıyanın Tazmin Borcunun Şümulü, Mersin Deniz Ticareti, Mayıs 1994, S.24, s.30-32.
- Gençtürk, M.:** Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul 2006.
- İzveren, A./Franko, N./Çalık, A.:** Deniz Ticareti Hukuku, Ankara 1994.

- Kender, R.:** “Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu”, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984, s.71-95.
- Kender, R./Çetingil, E.:** Deniz Ticareti Hukuku, Temel Bilgiler, İstanbul 2007.
- Oğuzman, K./Öz, T.:** Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 1998.
- Okay, S.:** Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul 1971.
- Seven, V.:** Yük Ziya veya Hasarının Tespit ve İhbarı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1994 (Tespit ve İhbar).
- Seven, V.:** Taşıyanın Yüke Özen Borcunu İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Ankara 2003 (Sorumluluk).
- Tandoğan, H.:** Türk Mesuliyet Hukuku, Ankara 1961.
- Tekinay, S. S./Akman, S./Burcuğlu, H./Altop, A.:** Tekinay Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 1993.
- Ülgener, F.:** Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul 1991.
- Yazıcıoğlu, E.:** Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 1997, s.308-318. (Sınırlandırılma).
- Yazıcıoğlu, E.:** Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu, İstanbul 2000 (Hamburg Kuralları).
- Zeyneloğlu, A.:** Taşıma Hukuku, Ankara 1993.