

DENİZ YOLU İLE EŞYA TAŞIMACILIĞINDA GEÇ TESLİMDEN KAYNAKLANAN ZARARLARDAN SORUMLULUK

Canan Özlem İLGIN ÇELİK*

ÖZET

Bu çalışma ile; 'denizyolu ile taşınmak üzere teslim alınan yükün varma limanına geç ulaşması' olarak ele aldığımız; gecikme halinde ortaya çıkan zararda, taşıyanın sorumluluğunun incelenmesi amaçlanmaktadır. Bilindiği üzere, yükün varma limanına geç teslim edilmesi halinde yükün piyasa değerinin düşmesi, bu gecikmenin kâr kaybına yolaçması, gecikilen süre zarfında yük ilgisinin başkaca masraflara katlanması gibi, zarar kalemleri ortaya çıkmakta ve bu zarara kimin katlanacağı konusu önem arz etmektedir. Yürürlükteki mevzuatımızda bu durumu düzenleyen özel bir hüküm bulunmamaktadır. Ancak henüz taraf olmadığımız Hamburg Kuralları'nda gecikme zararı konusu etraflıca ele alınarak düzenlenmiştir ve yakın zamanda yürürlüğe girmesi beklenen Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'na da Hamburg Kuralları'nın anılan gecikme zararına ilişkin hükümlerinin çoğu aynen aktarılmıştır. Bu nedenlerle bu çalışmada gecikme zararı halinde taşıyanın sorumluluğu; mevzuatımız, Hamburg Kuralları ile Türk Ticaret Kanunu Tasarısı kapsamında değerlendirilmektedir.

Anahtar Kelimeler; Denizyolu, Geç Teslim, Taşıyanın Sorumluluğu, Hamburg Kuralları, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı

LIBIALITY RESULTING FROM THE LATE DELIVERY OF CARGO BY CARRIAGE AT SEA

ABSTRACT

The purpose of this study is to examine the liability of the carrier regarding the damages due to the late delivery. As it is known, because of late delivery of cargo causes many loss items such as; loss of profit, decrease of the value of the cargo at the market, other certain expenses may also occur. So the question who is going to bear these extra costs becomes an important issue. In our legislation there is not any specific clause regarding late delivery by sea. But Hamburg Rules that are not ratified by us yet, set this subject thoroughly and the Draft Turkish Commercial Code in preparation to come into force soon adopted the related provisions of Hamburg Rules per se., Turkish legislation, Hamburg Rules and The Draft Turkish Commercial Code's provisions about carriers liability regarding late delivery are all examined within references in this study.

Key Words; Maritime Transport, Late Delivery, Carrier's Liability, Draft Turkish Commercial Code.

* İstanbul Barosu Avukatı.

GİRİŞ

Deniz taşımacılığı, taşıyan, taşıtan, gemi ve yük ilgilileri ile bunların acente ve temsilcilerinin, kaptan ve gemi adamlarının ilgili olduğu karmaşık bir hukuki ilişkiler düzenidir. Böyle bir düzende ilgililerin beklentilerini istenilen ölçüde karşılamak her zaman mümkün olmamaktadır. Buna rağmen teknolojinin ve deniz ulaştırma endüstrisinin gelişmesi ile beklentiler ve dolayısı ile diğer tarafın üzerine düşen yükümlülükler ise giderek artmaktadır.

Geçmişte deniz yolu ile eşya taşımacılığında, yükler fırtınalardan, korsan saldırılarından ya da başkaca deniz tehlikelerinden korunup hangi tarihte olursa olsun sağlam olarak varma limanına ulaştığında yük ilgilisi buna teşekkür ederken günümüzde, yükün sağlam tesliminin yanısıra gecikmesiz varma limanına ulaşması da taşıyanın önemli yükümlülüklerinden biri haline gelmiştir.

Ancak taşıyan, yükü gecikmesiz varma limanına ulaştırma yükümlülüğünü üstlenirken, geç teslim yol açan kendisinin karşı koyabileceği sebepler olduğu gibi, karşı koyamayacağı nitelikte sebepler de bulunmaktadır; deniz ve hava koşulları gibi. Ayrıca mevsim ve sefer yapılan suların özellikleri kadar yükleme ve tahliyenin yapılacağı limanın özellikleri ve kapasitesi de taşıma borcunun gereği gibi ifasında etkili olmaktadır. Bunun yanısıra bazı hallerde geç teslim sebebiyet veren eylem veya işlem yük ilgisinden de kaynaklanabilmekte ya da yük ilgilisi gecikmeye etki etmektedir.

Deniz yolu ile eşya taşımacılığında meydana gelen gecikmenin sebebinin belirlenmesi, sorumlunun ve dolayısıyla sorumluluğunun tayininde en önemli unsurdur.

Gecikme denilince iki hal düşünülmektedir. Bunlar;

Yükün taşınmak üzere teslim alınmasındaki gecikme,

Taşınmak üzere teslim alınan yükün varma limanına geç gitmesinden kaynaklanan gecikme.

Bu hallerden, ikincisi bu çalışmanın konusunu oluşturmaktadır. Bu amaçla çalışmada, mevcut düzenlemeler ve özellikle deniz yolu ile eşya taşımalarında gecikmeden kaynaklanan sorumluluğun ilk defa açıkça düzenlendiği Hamburg Kuralları'nın ilgili hükümleri değerlendirilmekte ve Ticaret Kanunu'nu günümüz ihtiyaçlarına uygun hale getirme yolunda

yapılan çalışmalar hakkında fikir edinmek amacıyla yer yer TTK tasarılarına da değinilmektedir.

§ 1. Genel Olarak Geç Teslim ve Gecikmeden Doğan Sorunlar

Yükün zıyaı veya hasarından kaynaklanan zararlar olduğu gibi, eşyanın geç teslim edilmesi de zarara sebebiyet vermektedir.

Bu zararlar yükün geç teslimi nedeniyle ortaya çıkan; yükün piyasa değerinin düşmesi¹, gecikmenin kâr kaybına yol açması, yükün gecikilen zaman zarfında kullanılamaması veya onun yerine başka bir malın kullanılması, ayrıca masraf yapılması² veya cezai şart ödenmesi gibi hallerdir. Bu haller; yük sağlam teslim edilmiş olsa dahi, yük ilgililerinin zarara uğramasına sebebiyet vermektedir.

Genel olarak yükün geç teslim edilmesinden doğan zarar ve bu zarardan sorumluluk konusu hakkında, bu hususun hasar veya zıya hallerine oranla, önemsiz olduğuna ilişkin görüşler ileri sürülmekte ise de³, kimi zaman büyük maddi zarara yol açan olaylar sadece bir kaç saatlik gecikmeden ortaya çıkmaktadır. Hatta çoğu kez uygulamada, taşıyanın gecikmesinin, geç teslim zararının yanı sıra, yük hasar ve zayıne de neden olduğu görülmektedir⁴.

¹ Davacı vekili, müvekkiline ait kalayları davalının sahibi bulunduğu Karınca motoruna yükleterek 29/6/1945 tarihinde Mersin'e getirilmesi kararlaştırılmış iken, 11/7/1945 tarihinde Mersin'e gelerek piyasaya geç çıkarılmış olması sebebiyle 40.000 Lira zarar görmüş olduğundan bu paranın faizle birlikte tahsilini istemiştir. Bknz.Tem. Tic. D. 1.10.1948 tarihli,48/1069 E,4154 K sayılı kararı, **Okay, Sami: Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları (1943-1961)**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, (kıs. Okay: *Yargıtay Kararları*) s.197.

² Davacı vekili, müvekkilinin elinde bulunan 89.100 kilogram fasülyeyi Hamburg'a sevk etmek üzere davalı idareye ait Trabzon gemisine 3/4/1952 tarihinde yüklemiş ise de Hamburg seferine İstanbul'dan kalkacak Rize şilebi 7/4/1952 tarihinde tahsis edilerek 35 gün sonra 12/5/1952 tarihinde hareket etmesi sebebiyle taşıt mevsiminin geçmiş ve gerekse fasülyenin evsafi bozulmuş olması neticesinde Hamburg'da düşük fiyat verilmiş olmasından dolayı mezkur fasülyeyi müvekkili Türkiye'ye getirerek İstanbul'da maliyet fiyatı üstünde satmış ve bir miktar kar elde etmişse de müvekkilinin, Trabzon, İstanbul- İstanbul Hamburg ve Hamburg İstanbul arasında yaptığı ve geminin geç hareketi yüzünden maruz kaldığı 18502,89 Lira masrafi vekalet ücretiyle beraber davalı idareden tahsilini istemiştir. Bknz. Tem. Tic. D. 25.6.1957 tarihli, 952/1667E,1624 K. sayılı kararı, **Okay: Yargıtay Kararları**, s.248.

³ **Akıncı, Sami: Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri**, İstanbul, 1968, s.338. Ayrıca karşı görüş için **Yazıcıoğlu, Emine: "Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu"**, DHD, Yıl: 2 Sayı: 2-3,1997 (kıs: Yazıcıoğlu, Dergi), s.81).

⁴ Bir Türk firması, "Volzskiy 35" adlı gemiyle; Kazakistan'dan aldığı, işlenmemiş deri maddesini taşımak için bir sefer charteri yapar. Gemi yükleme limanından Hazer Denizi'nin kuzeyindeki Astrakan Limanı'na gidip, oradan Volga kanalı ile Karadeniz'e geçip Türkiye'ye gelecektir. Ancak gemi, Astrakan Limanı'na ulaştığında, son buzkıran eşliğindeki konvoyun bir kaç saat önce kalktığı ve geminin tek başına kanala girmesine de müsaade edilmediği kap-

§ 2. Konuya İlişkin Hukuki Düzenlemeler Açısından İnceleme ve Değerlendirme

“Gecikme zararından kaynaklanan sorumluluk”; ulusal ve uluslararası düzenlemelerde; kara, hava ve demiryolu taşımacılığı için emredici olarak düzenlenmiştir⁵. Ancak deniz yolu ile eşya taşımacılığında buna ilişkin açık bir hüküm, ne Türkiye’nin 14 Şubat 1955 tarih ve 6469 sayılı Kanunla kabul ve tasdik ettiği; “Konışmentoya ilişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki 1924 Brüksel Konvansiyonu’nda (Lahey Kuralları)⁶, ne de yine bu Konvansiyon ile getirilen düzenlemelerin yer aldığı, 29 Haziran 1956 tarih ve 6762 sayılı Ticaret Kanunu’nda (TTK) vardır.

Lahey Kuralları’nda eşyanın geç teslim edilmesinden ortaya çıkan zarardan kaynaklanan sorumluluğu düzenleyen özel bir hüküm bulunmaması nedeniyle, geç teslim zararından kaynaklanan sorumluluğa ilişkin ihtilâf çıkması halinde, sorun milli hukuk hükümleri aracılığı ile çözümlenecektir.

I- Milli Hukuktaki Düzenleme

Ulusal hukukumuzda ilişkin olarak; Ticaret Kanunu’nda “Taşıyanın Sorumluluğu” başlığı altındaki 1061. maddede; taşıyanın, malların taşınmasında tedbirli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamını göstermekle yükümlü olduğu yer almaktadır. Maddenin devamında taşıyanın malların teslim alındıkları andan teslim edildikleri ana kadar geçen süre içinde zıyayı ve hasarı yüzünden doğacak zararlardan sorumlu olduğu belirtilmektedir.

tana bildirilir. Geminin buzlanan kanalın açılması için 3–4 ay beklemesi gerekmektedir. Bir kaç saat gecikmesi nedeniyle 3-4 ay beklemek zorunluluğu karşısında gemi, yük ilgililerinin talebini gözönüne alarak Mohaçkale Limanı’na gelir buradan kamyonlarla yükü Türkiye’ye göndermek ister ancak kara taşımasının maliyetini kimin ödeyeceği konusunda taraflar arasında ihtilâf çıkar ve konu Mahkemeye intikal eder. Taşıtan gecikme nedeniyle taşıyanın sorumlu olduğunu ileri sürerken, taşıyan da hava ve deniz şartlarını ileri sürerek, elde olmayan sebeplerden gecikmenin gerçekleştiğini ve geminin yoluna devam edemediğini iddia eder. Taşıtan ise geminin yükleme limanında yükünü yükledikten sonra, gemi kaptanının kendi hesabına bir veya bir kaç otomobili Astrakan Limanı’na götürmek üzere yüklediğini, eğer bu olmamış olsa idi geminin sezon sonundaki son konvoyu yetişeceğini ileri sürer, taşıyan ise reddeder. Bu arada dava devam ederken bir süre geçer ve Dağıstan’da savaş çıkar, Mohaçkale Valisi’nin talimatıyla bir kamu tasarrufu ile gemideki yüklere el konur. Ve bu malzemeler askeri amaçlı ayakkabı yapılmak üzere kullanılır. Kadıköy I.A.T.M. 1999/161 E. Sonuçta taraflar uzlaşmışlar, davaya devam etmemişlerdir.

⁵ **Yazıcıoğlu, Emine:** *Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlar-dan Sorumluluk*, Prof. Dr. Ergin Nomer’e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Yıl:22/Sayı 2/2002, (kıs: Yazıcıoğlu, Armağan) s: 1039, **Yazıcıoğlu** (dergi), s. 79.

⁶ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 25.08 1924.

Buna göre; taşıyanın zıya ve hasardan sorumluluğunun emredici hükümlerle düzenlendiği söylenilebilir. Oysa, taşıyanın “gecikme zararlarından sorumluluğu”na ilişkin özel bir düzenleme olmadığı ileri sürülmekte ve deniz yolu ile eşya taşınmasında gecikme zararlarından sorumluluğun, kanunda aksi belirtilmedikçe kural olarak genel hükümlere tabi olduğu kabul edilmektedir⁷. Yine konuya ilişkin olarak doktrinde ittifakla kabul edilen bir diğer husus ise; Ticaret Kanunu’nun IV. kitabında yer alan düzenlemelerin gecikme zararlarını da kapsamaması halinde⁸, Borçlar Kanunu hükümlerine gidilmeksizin bu hükümlerin uygulanması gerektiği doğrudur⁹ ¹⁰. Diğer hallerde ise, Borçlar Kanunu’nun istisna akdini düzenleyen hükümleri, bu hükümlerin uygulanamaması durumunda ise genel hükümlerinin uygulanması yönündedir¹¹.

⁷ **Okay, Sami:** *Deniz Ticareti Hukuku II*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İkinci bası, 1971, s.215, **Akıncı**, s.338, **Yazıcıoğlu** (dergi), s.80, **Ülgener, Fehmi:** *Çarter Sözleşmeleri I*, Der Yayınları, İstanbul 2000, s.114, **Tekil, Fahiman:** *Deniz Hukuku*, Alkım, 6. bası, İstanbul, 2001, s.174, **Karaman Coşgun, Özlem:** *Kara ve Deniz Yolu ile Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, Prof. Dr. Fahiman Tekil’in Anısına Armağan, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İstanbul, 2003, s.499-501, **Gençtürk, Muharrem:** *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006, s.108.

TTK Tasarısı’nda ise aksi görüş yer almaktadır. Şöyle ki; TTK Tasarısı’nın “Gerekçeler”i kısmında taşıyanın sorumluluğu hakkında yapılan açıklamalarda ise; tarafı olduğumuz Lahey Kuralları hükümlerinin, taşıyanı taşıma sözleşmesinin ihlâlinden kaynaklanan gecikme zararları dahil tüm zararlardan sorumlu tuttuğu belirtilmekte ve Almanya’nın Konvansiyon’un hükümlerini iç hukuka uyarlarlarken, zarar anlamına gelen “loss or damage” sözcüğünü zıya veya hasar olarak tercüme ederek aldığı, Türkiye’nin de TTK ile Alman Ticaret Kanunu’nun taşıyanın sorumluluğu ile ilgili hükümlerini iç hukukuna aktarması nedeniyle, uygulamada iki farklı sorumluluk sistemi ortaya çıktığı ifade edilmektedir. *TTK Tasarısı; Üçüncü Ayırım; Taşıyanın Sorumluluğu ve Hakları 1178 ila 1192’nci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar*.

⁸ TTK. md 1019, 1028, 1091.

⁹ **Çağa, Tahir/Kender, Rayegan:** *Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi*, 8. baskı, Arıkan, 2006, s.131 dn.10-11, **Tekil**, s.325, **Akıncı**, s. 338, **Coşgun**, s. 501.

¹⁰ İleride ayrıntıları ile ele alınacak bu hükümlere örnek vermek gerekirse; “Taşıyanın; geminin denize, yola ve yüke elverişli olmamasından dolayı mesuliyeti”ne ilişkin TTK md 1019 kapsamındaki gecikmeden kaynaklanan zararlar hakkında BK hükümleri değil TTK md. 1019 uygulanacaktır.

¹¹ Ancak Gençtürk ise farklı görüş ileri sürmekte ve “Karayolu taşımalarını düzenleyen TTK. md. 762 vd. hükümlerinin Türk Hukukunda taşıma sözleşmelerine uygulanacak genel hükümler niteliğinde kabul edilmesi halinde, diğer taşıma türlerine ilişkin düzenlemelerde hüküm bulunmayan hallerde, öncelikle bu hükümlerin uygulanması gerekir. Ancak burada uygulamaya elverişli bir hüküm bulunmaması halinde diğer genel hükümlere gidilmelidir (TTK md.1/II). Bu sebeple Türk Hukukunda denizyoluyla eşya taşıma sözleşmelerinde, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun TTK’nın 780 maddesine tabi olması gerekir. Dolayısıyla Türk Hukukunda denizyoluyla eşya taşıma sözleşmelerinde, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu, objektif sorumluluk niteliğinde kabul edilmelidir (TTK. md. 780/II)”. Yazar bu şekilde yorum getirirken Yargıtay’ın “Denizde eşya taşınmasında özel hükümler yoksa, Türk

Kısaca; Ticaret Kanunu'nda deniz yolu ile eşya taşımalarında geç teslimden kaynaklanan sorumluluğa ilişkin bir düzenleme yer almadığından, yine taraf olduğumuz ve Konvansiyon kapsamına giren taşımalarda uyguladığımız Lahey Kuralları'nda da buna ilişkin açık bir hüküm olmadığı, konunun düzenlenmesine ihtiyaç duyulduğu söylenebilir.

II-Uluslararası Hukuktaki Düzenlemeler

1- Lahey/Visby Kuralları

Tarafı olduğumuz Lahey Kuralları ile tarafı olmadığımız Visby Kuralları'nda da bu konuya ilişkin açık bir hüküm bulunmamasına rağmen, taşıyanın yükü gecikmeksizin teslim yükümlülüğü bulunduğu, bu yükümlülüğün bölüm III/2'den ve genel hukuk düzenlemelerinden çıkarılabildiği, ileri sürülmektedir¹².

2- İngiliz Hukuku

Çıkan ihtilâfların çözümü için sıkça başvurulmuş İngiliz hukukunda ise; yükün taşınması ve varma limanında teslimi sırasında haksız/uygunsuz (improper) gecikmeden doğan ve uygulamada sık rastlanan, yük ilgisinin zararları konusunda, aşağıdaki ayırımın yapıldığı belirtilmiştir¹³.

a) Gecikme Süresi İçerisinde Yükün Kullanılmamasından ve Değerinin Eksilmesinden Kaynaklanan Zararlar

Bunlarla ilgili olarak, malların normal kullanımı veya fiyatındaki düşmeden doğan zarar ve kayıpların tazminata konu olduğu açıkça kabul edilmektedir. Bunun gecikmenin doğrudan sonucu olduğu düşünülmekte ve bazı davalarda, varma yerindeki malın değeri üzerinden makul bir oranda gecikme faizi tespiti suretiyle bu zararın ölçüsü belirlenmektedir. Bu konudaki asıl güçlüğü ise, gecikme süresi içerisinde malların kullanılmamasının özel bir durum arzettiği hallerde ortaya çıktığı ileri sürülmektedir. Böyle bir durumda malın bu özelliğinin taşıyana bildirilip bildirilmediği veya onun tarafından bilinip bilinmediği önem kazanmaktadır.

Ticaret Kanunu'nun genel hükümleri deniz taşımalarına da uygulanır" yolundaki (Yargıtay 11 HD., 30.05.1980, E.2661, K.2804) görüşüne dayanmıştır. **Gençtürk**, s.109.

¹² Bknz. **Şahin, Yüksel: Deniz Taşımacılığında La haye, La Haye/Visby Kuralları ile Hamburg Kurallarının karşılaştırılması, (basılmamış yüksek lisans tezi)**, İstanbul 1999, s. 79.

¹³ **Carver: Carriage by Sea**, British Shipping Laws, Volume 2, Thirteenth Edition, London Stevens & Sons, 1982, s:1498.

İngiliz hukukunda gecikme zararlarına ilişkin yargı kararlarına bakıldığında ise, örneğin Simpson v. L. & N. W. Ry.¹⁴ davasında, Newcastle'daki bir fuara gidecek olan malların gösteri çadırı ile birlikte taşınmak üzere davacı tarafça davalı taşıyana teslim edildiği, ancak malların haksız/uygunsuz bir gecikme (improper) yüzünden fuara geç kaldığı, davacının bu suretle Newcastle'a boş yere gitmiş olduğu ve zarara uğradığı açıklanarak, mahkemece, davalının da bu durumu bildiği kabul edilerek, kâr kaybı ve harcanan zaman için tazminata hükmedildiği görülmektedir. Yine bu davada yükün bu özel durumunun taşıyana bildirilmiş olması veya bu özel durumun olayın koşullarından anlaşılması durumunda taşıyanın yükün bu durumundan doğan zararlardan da sorumlu olacağı prensibi "yükün tanımının, yükün bilgisinin verilmesi, taşıyana gecikmenin değeri azaltacağı ya da yok edeceği bilgisini vereceği" gerekçesiyle ortaya konmuştur.

b) Gecikmenin Bozulmaya Yol Açmasından Doğan Zararlar

Gecikmenin yükün özel durumundan doğan bir zarara sebebiyet vermesi de bu ayırım kapsamına girmektedir. Nitekim Baldwin v L.C. & D.Ry ismi ile anılan davada¹⁵, İngiliz Mahkemesi ıslak bir durumda yüklenmiş halıların bir süre sonra kullanılmaz hale gelmesini gecikme de olsa, yükün bu durumunun taşıyanca bilinmemesi halinde, taşıyanın bu zarardan sorumlu olmayacağına karar vermiştir.

c) Yükün Varma Yerindeki Piyasa Değerinin Düşmesinden Doğan Zararlar

Üçüncü ayırımda yer alan; gecikme nedeniyle yükün varma yerindeki piyasa değerinin düşmesine maruz kalınmasından doğan zararlara ilişkin olarak; gecikme nedeniyle malın piyasa değerinin düşmesinin normal olarak, haksız/uygunsuz (improper) gecikmenin sonucu olduğunun İngiliz hukukunda kabul edilmediği görülmektedir. Piyasa kaybının bir çok durumda malın bozulmasıyla eş değer gibi düşünüldüğü gözlemlenmiştir. Ancak; burada bir fark olduğu da saptanmaktadır. Piyasadaki düşüş gecikmenin (improper delay) sonucu değildir. Herkesce bilinebilecek piyasadaki periodik, normal iniş ve çıkışların taşıyanın normal sorumluluğunu arttırmayacağı kabul edilmektedir. İngiliz Temyiz Mahkemesi "Parana" ismi ile anılan davada¹⁶ Manila ve Iloilo'dan Londraya taşınmak üzere yüklenen kendir ve şeker yükünün, geminin kazan arızası yapması nedeniyle gecikmeye sebebiyet verdiğini ve seferin normal süresinden 37 gün daha fazla sürdüğünü ve bu nedenlerle

¹⁴ (1876) 1 Q.B.D. 274. naklen **Carver**, s.1498.

¹⁵ (1882) 9 Q.B.D. 582.Cf.Wallerv.Mid.G.W.Ry (1879) 4.L.R.Ir.376 naklen **Carver**, s.1498.

¹⁶ (1877) 1 P.D.452; 2 P.D.118 naklen **Carver**, s.1499.

şeker yükündeki gecikme ve bunun sonucunda drenaj yapılmasından doğan ağırlık kaybına ilişkin zararı ve faiz kaybını kabul etmiş, buna karşılık kendir yükünün değerinin geçen zaman içerisindeki %20 oranındaki değer kaybı ile ilgili talebi ise red etmiştir.

İngiliz hukuku ve uygulamasında konuya ilişkin genel bir prensip belirlemenin zor olduğu vurgulanmaktadır¹⁷. Diğer sözleşmelerden doğan zararların ölçülmesini düzenleyen ilkelerden başka, deniz seferleriyle ilgili kesin bir kural konmamıştır. Şöyle ki, deniz seferlerindeki umulmadık aksaklıklar, varış zamanına ilişkin belirsizlikler bir çok olayda varma limanındaki, piyasalardaki makul beklentileri ortadan kaldıracaktır. Genel bir kural olarak, denizcilikte, geç teslim nedeniyle piyasadaki düşüşlerden doğan kayıplar tahmin edilemez, ancak varış zamanına ilişkin hesaplamaların ve piyasadaki değişikliklerin bilinebildiği durumlarda kara ve deniz taşımacılığindeki gecikme zararlarının neden aynı prensibe göre hesaplanmadığı da düşünülebilir. Varma limanına varış zamanı ile piyasadaki değişimlerin karadaki gibi bilinebilir olduğu bir ortamda /durumda karadaki ile denizin aynı ilkelere göre belirlenmesi gerektiği de düşünülebilir¹⁸.

Yükün zamanında tesliminde özel bir menfaatin bulunduğu taraflarca bilinmiş olması durumunda, "Parana" isimli davada verilen mahkeme kararından farklı bir sonuca varıldığı görülmektedir. Buna ilişkin olarak Ardennes¹⁹ ve Czarnikow v. Koufos²⁰ davaları örnek verilebilir. Burada geçen Czarnikow v. Koufos davası da şöyle özetlenebilir; gemi Köstence'den Barsa'ya şeker taşımak üzere çartera tahsis edilmiş, seferin beklenen süresi 20 gün iken, olayda gemi 9-10 günlük gecikme ile varma limanına ulaşmıştır. Bu arada varma limanında şeker fiyatı düşmüştür. Lordlar Kamarası verdiği kararda çartererin piyasadaki düşüşten doğan zararlarının karşılanması gerektiğine karar vermiştir. Bu davada Lordlar Kamarası; Victoria Laundry v. Newman Industries²¹ davasındaki makul öngörülebilirlik ölçütünü de uygulamamış, ayrıca sözleşmenin ihlali olarak kabul edilen hususları ve dolayısı ile sözleşmenin ihlali ile ilgili olarak kabul edilen zarar ölçülerini de dikkate almamıştır.

¹⁷ Carver, s.1500.

¹⁸ Carver, s.1500.

¹⁹ (1951) 1.K.B.55,61 naklen Carver, s.1500.

²⁰ (1969) 1 A.C.350 naklen Carver, s.1500.

²¹ (1949) 2 K.B. 528,539,540 naklen Carver, s.1500.

d) Gecikmenin Kâr Kaybına veya Bir Satış Sözleşmesi Gereği Sorumluluğa Yol Açmasından Doğan Zararlar

İngiliz hukukunda gecikme herhangi bir kar kaybına ya da sözleşme gereğince sorumluluğa yol açıyorsa bu gecikme zararlarının da tazmin edileceği belirtilmektedir. Ancak bu hususa ilişkin örnek bir karar mevcut değildir²².

e) Gecikme Nedeniyle Bir Başka Malvarlığının Kullanılmamasından Doğan Zararlar

İngiliz Hukukunda yapılan bu ayırımda bu çeşit zararların malın kullanılmamasından doğan zarar ve kayıplarla ilgili olduğu belirtilmekte ancak herhangi bir ihtilâfa yer verilmemektedir²³.

Görüldüğü üzere, gerek sigorta kulüplerinin genel hüküm şartlarında yeralan yetki ve hukuk kurallarında, gerekse tahkim şartlarında taraflarca tercih edilmesi nedenleriyle, uluslararası deniz taşımacılığına ilişkin davaların çok büyük bir bölümünün çözümlendiği İngiliz Hukuku uygulamasına ilişkin yukarıda kısaca değinilen davaların geçmişi yüzlerce sene öncesine dayanmakla birlikte, günümüzde de İngiliz Hukuku'nda her olay kendi içinde yorumlanmakta ve her olayın özelliklerine göre değişen, farklı hükümlere varılmaktadır.

3- Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları'nda ise 5. maddenin I. fıkrasında²⁴ taşıyanın; eşyanın zıya veya hasarından sorumluluğunun yanısıra, gecikme ile tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğu da düzenlenmiştir²⁵. Bu şekilde, hem Lahey/Visby Kuralları'nın bu hususta açık bir hüküm içermemesinden kaynak-

²² Daha detaylı bilgi için **Carver**, s.1497-1501.

²³ Daha detaylı bilgi için **Carver**, s.1497-1501.

²⁴ Hamburg Kuralları

Madde 5. Mesuliyetin Sebebi

Taşıyan, eşyanın zıya veya hasar yahut gecikme ile tesliminden ileri gelen zararlardan; zıya, hasar veya gecikmeye yol açan olayın eşya 4. madde uyarınca muhafazası altında bulunduğu sırada vukubulmuş olması şartıyla mesuldür; meğer ki, olay ve neticelerini önlemek üzere makul surette istenebilecek olan tedbirlerin kendisi yahut müstahdem veya görevlileri tarafından alınmış olduklarını ispat etsin.

²⁵ **İlgin, Sezer**: “Hamburg Kurallarının Türk Taşıyan ve Taşıtanlara Etkisi”, Denizati Dergisi, Şubat-Mart 1993 sayı:2-3, s.46-47.

lanan belirsizlik sona erdirilmiş²⁶, hem de taşıma hukukunun bütünü içinde sorumluluk ilkeleri bakımından paralellik sağlanmıştır²⁷.

§ 3. Bu Düzenlemelere Göre Gecikme Zararlarından Sorumluluk

I- Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğun Şartları

Taşıyanın sorumlu tutulması için; “yükün taşıyanın hakimiyetinde iken gecikmesi”, “bu gecikmenin bir zarara yol açması” gerekmektedir. Uluslararası hukukta ve özellikle İngiliz hukukunda, sorumluluk doğuran gecikmenin, “improper delay” (haksız gecikme) olarak ele alındığı, bundan da taşıyanın kusurunun olmadığı durumların tartışma konusu olmadığı anlaşılmaktadır. Böylece, “gecikmede taşıyanın kusurunun bulunması” da bir diğer şart olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sebeple, unsurların ayrı ayrı değerlendirilmesi yerinde olacaktır.

1-Gecikme

Gecikme kavramı; Hamburg Kuralları’nda; CMR md. 19 örnek alınarak yapılmıştır²⁸. Hamburg Kuralları’nın 5. maddesinin ikinci fıkrasında; “eşyanın navlun sözleşmesinde öngörülen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre zarfında veya böyle bir anlaşma yoksa olayın özelliklerine göre, tedbirli bir taşıyandan riayet etmesi makul surette istenebile-

²⁶ Bknz. **Yazıcıoğlu, Emine: Hamburg Kurallarına göre Taşıyanın Sorumluluğu, Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, İstanbul 2000 (kıs. Yazıcıoğlu, Hamburg), s.81.

²⁷ TTK Tasarısı’nda da Hamburg Kuralları’nda olduğu gibi, taşıyanın eşyanın geç teslim edilmesinden doğan sorumluluğu, eşyanın zıya ve hasarından doğan zararlarla birlikte düzenlenmiş ve 1178. maddede taşıyanın eşyanın geç tesliminden doğan zararlardan, gecikmenin; eşya taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla, sorumlu olduğu ifade edilmiştir.

TTK Tasarısı *madde 1178*

(2)Taşıyan, eşyanın zıya veya hasarından yahut geç tesliminden doğan zararlardan, zıya, hasar veya teslimde gecikmenin, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur.

Tasarı’nın gerekçesinde; yapılan bu düzenleme ile, taşıyanın sorumluluğunun, Hamburg Kuralları’nın 5. maddesinin 1. fıkrasına ve kara taşıyıcısının sorumluluğuna ilişkin Tasarı’da yeralan diğer maddelerle uyumlu hale getirildiği belirtilmektedir.

Rayegan Kender ve Ergon Çetingil tarafından hazırlanan Türk Ticaret Kanunu’nun Deniz Ticaretine ayrılan Dördüncü kitabındaki hükümlerin değiştirilmesine dair Tasarı Taslağı’nda ise taşıyanın sorumluluğuna ilişkin 1061. madde olduğu gibi korunmuş sadece sözcükler sadeleştirilmiştir, **Kender Rayegan, Çetingil Ergon, DHD, Özel Sayı**, Nisan, 2002, s. 98.

²⁸ **Coşgun**, s. 506, **Yazıcıoğlu (Hamburg)**, s. 81.

cek olan süre içinde teslim edilmediği takdirde gecikme” olduğu yolunda hüküm getirilmiştir²⁹.

Görüldüğü üzere; eşyanın sözleşme ile tayin edilen taşıma süresi içinde ya da olayın özelliklerine göre, tedbirli bir taşıyanın makul olarak taşınması gereken süre içinde varma yerine ulaşmaması durumunda, taşıyan üstlendiği borcu zamanında yerine getirememiş olmakta ve geç teslim kavramı ortaya çıkmaktadır³⁰.

Bu tanımda yeralan “olayın özelliklerine göre”, “makul olarak taşınması gereken süre” gibi ifadelerin belirsiz ve yoruma açık olduğu düşünülse dahi deniz taşımacılığının niteliği ve özellikle değişen deniz, hava ve yol koşullarına bağımlılığı nedeniyle, gecikme olup olmadığının bir formül aracılığı ile hesaplanması mümkün değildir. Bu nedenle bu şekilde bir düzenleme getirilmesi yerindedir³¹.

Deniz taşımacılığında “normal şartlar altında taşımanın gerçekleştirilmesi için makul olan süre”yi, somut olayın özelliklerini dikkate alarak belirlemek gerekmektedir. Şöyle ki; yapılan her sefer için taşımanın yapıldığı geminin niteliği, taşımanın yükün özelliği, geminin ayrılış ve varma limanları, mevsim ve hava koşulları gibi değişen özellikler, taşıma süresinin belirlenmesinde etken olmaktadır³².

²⁹ Bu tanım aynen muhafaza edilerek, deniz yolu ile eşya taşımalarında gecikme zararı kavramına yer veren, Ticaret Kanunu Tasarısı’nda 1178. maddenin 4. fıkrasına alınmıştır. Buna göre;

TTK Tasarısı *madde 1178*

(4) Eşya, navlun sözleşmesinde belirlenen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre veya açıkça kararlaştırılmış bir süre yoksa, olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme olduğu varsayılır.

Tasarı’nın gerekçelerinde ise, taşıma hukukunun genel prensipleri ile ahenk sağlamak amacıyla Hamburg Kuralları’ndan alıntı yapıldığı açıklanmıştır.

³⁰ Coşgun, s.506.

³¹ Aynı görüşte Yazıcıoğlu, ayrıca karşı görüşler ve eleştiriler için bkz. Yazıcıoğlu, Emine: *Hamburg Kurallarına göre Taşıyanın Sorumluluğu*, doktora tezi, İstanbul 1997, (kıs. Yazıcıoğlu, tez), s. 74.

³² Yazıcıoğlu (*Hamburg*), s. 82, Yazıcıoğlu (*dergi*), s.81, Coşgun, s. 504.

a) Teslim Biçimi

aa) Yükün Taşıyan Tarafından Deniz Yoluyla Taşınmak Üzere Teslim Alınması

Taşıyan taşıma borcunu ifa etmeye, taşınacak olan eşyayı teslim almakla başlayacaktır^{33 34}.

Hamburg Kuralları'nda "Sorumluluğun devam süresi" başlığı altında 4. maddede, taşıyanın eşyayı teslim alması; i)gönderen veya onun hesabına hareket eden bir şahıstan veya ii)yükleme limanı kanun ve nizamlarına göre eşyanın yükleme maksadiyle kendilerine teslimi mecburi olan bir makam veya üçüncü kişiden teslim aldığı an olarak iki bölüm halinde düzenlenmiştir.

Taşıyan yükleme limanında eşyayı teslim almakta geciktiği için varma limanında yükü teslimde gecikmişse, gecikmeye yol açan olay, eşya henüz taşıyanın muhafazası altına girmeden meydana geldiğinden, geç teslim sözkonusu olmayıp, taşıyanın bu sorumluluğu Hamburg Kuralları'nın ilgili hükümleri kapsamında değildir³⁵.

(bb) Yükün gönderilen tarafından teslim alınması

Varma limanında teslim, eşyanın zilyetliğinin gönderilene geçirilmesi şeklinde gerçekleşmekte olup, "taşıyanın taşınmak üzere aldığı malı, yolculuğun sonunda gönderilenin rızasıyla onun vasitasız zilyetliğine terk etmesi" olarak tanımlanmaktadır^{36 37}.

³³ Yazıcıoğlu (dergi), s. 81.

"Eşyanın taşıyan tarafından geç teslim alınması vb. şekilde gerçekleşen taşıma süresinin başlamasından önceki gecikmeler taşıyanın gecikmeden doğan sorumluluğu kapsamında değerlendirilmemekte, taşıma süresinin aşılmamış olması kaydıyla taşıyan bu durumdan doğan zararlardan BK genel hükümler uyarınca sorumlu olmaktadır". Bknz. Yazıcıoğlu (dergi), s. 82-83, Çağa/Kender, s. 33 vd., Coşgun, s. 506.

³⁴ Teslim, Hamburg Kuralları'nın 4. maddesinin 2. fıkrasında olduğu şekliyle, TTK Tasarısı'nın 1178. maddesinde düzenlenmiştir. Eşyanın taşıyanın hakimiyetinde olduğu anın başlangıcı olarak 3. bentte;

eşya, yükleten veya onun adına veya hesabına hareket eden bir kişiden yahut yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın taşınmak üzere kendilerine teslimi zorunlu makamlardan ya da üçüncü kişilerden taşıyanca teslim alındığı an; teslim zamanı olarak sayılmıştır.

³⁵ Yazıcıoğlu (tez), s.76.

³⁶ Çağa/Kender, s.61, Ülgener, s.262. Okay, s. 148, Coşgun, s. 507.

³⁷ Çağa/ Kender, s. 141. "Teslim; gönderilen ve taşıyanın birbirlerine uygun iradeleri ile eşya üzerinde var olan taşıyan hakimiyetini sona erdirmelerini ve eşyanın zilyetliğini gönderilene geçirmelerini ifade eden çift taraflı bir hukuki işlemdir" Bknz. Coşgun, s. 507.

Taşıma borcunu belirli sürede ifa yükümlülüğü, niteliği gereği yüke özen yükümlülüğünden farklıdır. Bu nedenle araya liman işletme ve idarelerinin girdiği hallerde, sözleşme ile kararlaştırılan veya makul süre içerisinde, gönderilenin eşyayı liman işletme veya idaresinden teslim alabilmesi için taşıyan tarafından yapılması gereken tüm işlemler yapılmış ise, eşya bu sürede gönderilen tarafından fiilen teslim alınmamış olsa bile, teslimde gecikme olmadığını kabul etmek gerekmektedir³⁸.

Hamburg Kuralları'nda, yüklemede olduğu gibi boşaltmada da araya liman işletme ve idarelerinin girdiği haller dikkate alınarak, eşyanın ne zaman gönderilene teslim edilmiş sayılacağı belirlenmiştir³⁹ ⁴⁰. Buna göre Hamburg Kuralları 4. madde ile taşıyanın eşyayı; i) *gönderilene teslim ettiği veya ii) gönderilen eşyayı kendisinden teslim etmediği hallerde onu sözleşme hükümlerine veya boşaltma limanı kanunlarına yahut orada cari ticari teamüle uygun olarak gönderilenin emrine âmâde kıldığı veya iii) boşaltma limanı kanun ve nizamlarına göre eşyanın kendilerine teslimi mecburi olan makam veya üçüncü kişiye teslim ettiği an*, eşyanın taşıyanın muhafazasından çıkarak gönderilene teslim edildiği an olarak kabul edilmiştir.

Bu düzenleme, boşaltma limanında eşyanın teslim edilmesi zorunlu makamlara ya da kişilere teslimi ile taşıyanın sorumluluğunu sona erdirmesi

Taşıyan tahliye geldiğinde, tahliye yükümlülüğünün FIO (free in and out) yük ilgisine ait olması halinde geminin tahliye için hazır olduğu anda, örneğin supalan tahliyede (açıkta alıcının vasıtalarına teslim) olduğu gibi, süre kesilmiş olacaktır. Böyle bir durumun olmadığı hallerde ise, teslim anına kadar taşıyanı sorumlu tutmak yerine, teslim ordinosunun (delivery order) kesildiği anda bu sürenin de bittiğinin kabul edilmesi gerektiği düşünülebilir. Bu arada geminin malı tahliye etmesine rağmen alıcının gelip, usulüne uygun ciro zinciri içeren konişmento aslını ibraz edip, malı teslim almaması halinde gecikmeden söz edilemeyeceği açıktır.

³⁸ Yazıcıoğlu (Armağan), s.1046.

³⁹ Yazıcıoğlu (dergi), s. 83.

⁴⁰ Yine TTK Tasarısı'nda gönderilene teslim, taşıyanın eşya üzerinde hakimiyetinin sona erdiği an olarak düzenlenmekte ve 1178. maddenin 3. bendinde;

a) *Taşıyan tarafından gönderilene teslim edildiği an veya*

b) *Gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçındığı hâllerde sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun olarak gönderilenin emrine hazır tutulduğu an ya da c) Boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın kendilerine teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslim edildiği an*, olarak belirtilmektedir.

bakımından, Türk/Alman hukukunda taşıyanın boşaltmadaki hukuki durumuna göre onun lehinedir⁴¹.

Teslim anı konusunda Lahey/Visby Kuralları ile Hamburg Kuralları'nı kıyaslamak gerekirse, gecikmeden kaynaklanan zarara ilişkin açık hükümlere yer vermeyen Lahey/Visby Kuralları'nda düzenlenmiş olan taşıyanın yüke özen borcunun ihlâlinden doğan sorumluluğundaki teslim anını ele alırsak, taşıyanın sorumluluğu eşyanın teslim alındığı an ile teslim edildiği an arasındaki süre değil, sadece yüklemenin başladığı an ile boşaltmanın sona erdiği an arasındaki süre itibarıyla düzenlenmiştir⁴². Diğer zamanlardaki sorumluluk, uygulanacak ulusal hukuka tabidir. Bu durum, Hamburg Kuralları ile genişletilmiş ve eşya taşıyanın muhafazası altında bulunduğu sürece sorumluluğun devam ettiği yolunda düzenleme getirilmiştir. Böylece, emredici sorumluluk süreci bakımından denizde eşya taşıma hukuku alanına özgü istisnai durum ortadan kaldırılmış ve bu hususta taşıma hukukunun diğer alanlarındaki düzenlemelerle paralellik sağlanmıştır^{43 44}.

b) Gecikmede Bekleme Süresi

Eşyanın süresinde teslim edilmediği hallerde, gönderilenin, eşyanın teslimini ne zamana kadar beklemesi gerektiğine ilişkin olarak, yine mevzuatımızda bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu durumda süre; her gecikmenin değişen özelliklerine bağlı olarak belirlenebilecektir. Bekleme süresinin bitiminden sonra, artık taşıyanın sadece gecikme zararından değil, yükün zıyaından kaynaklanan sorumluluğunun da sözkonusu olması nedeniyle, bu süre önemlidir. Belirtmek gerekir ki, bu sürenin bitiminde, yük ilgisinin zararı yüküle sınırlıysa, sadece zıyaya ilişkin sorumluluk hükümleri, ayrıca başka zarar

⁴¹ Yazıcıoğlu (dergi), s.83.

⁴² “Zira Lahey/Visby Kuralları anlamında “eşya taşıma” eşyanın gemiye yüklenmeye başladığı andan gemiden boşaltılmasına kadar geçen süreyi ifade eder (L/VK m 1e). Lahey/Visby kurallarının uygulama alanının yüklemenin başladığı an ile boşaltmanın bittiği an arasındaki süre ile sınırlı olduğu L/VK m.7 hükmünden de açıkça anlaşılmaktadır”. Yazıcıoğlu (tez), s.76.

⁴³ Nitekim kara, hava ve demiryolu ile eşya taşımalarına dair uluslararası andlaşmalarda da, taşıyıcının yüke özen borcunun ihlâlinden sorumluluğu, eşyayı teslim aldığı andan gönderilene teslim ettiği ana kadar emredici olarak düzenlenmiştir Bknz. Var K m 18/I, CMR m.17/I, CIM m.36/I daha detaylı bilgi Yazıcıoğlu (tez), s.77 dn. 239.

⁴⁴ “Hamburg Kuralları, mevcut sisteme göre daha sade ve açıktır. Lahey/Visby Kuralları sisteminde, yüke özen borcunun, safha itibarıyla farklı sorumluluk sistemlerine tabi olmasının yarattığı belirsizlikten başka, taşımanın bu kurallara tabi olduğu haller ile ulusal hukuka tabi olduğu halleri birbirinden ayıran, yüklemenin başladığı an ile boşaltmanın sona erdiği anın tesbitinde, özellikle eşyanın türü ve taşıma tekniklerinden kaynaklanan güçlükler söz konusudur”. Yazıcıoğlu (tez), s.77.

sözkonusuysa zıya hükümlerinin yanısıra, gecikmeye ilişkin sorumluluk hükümleri de uygulanacaktır⁴⁵.

Eşyanın tesliminin, ne kadar bekleneceği yine Hamburg Kurallarının 5. maddesinin 3. paragrafında düzenlenmektedir⁴⁶. Buna göre;

III- Eşyanın zıya sebebiyle talepte bulunmaya hakkı olan kimse, bu maddenin II. Paragrafı uyarınca teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız 60 gün içerisinde 6. madde veçhile teslim olunmayan eşyaya zayi olmuş gözüyle bakabilir.

Bekleme süresinin bitimine dek teslim edilmediği için zıya kapsamında kabul edilen malın, daha sonra tesliminin gerçekleşmesi durumunda, mallar alıcı tarafından hala teslim alınmak isteniyorsa, bu durumda gecikme hükümlerinin, alıcının artık malları teslim almak istememesi halinde ise, malların zıyana ilişkin hükümlerin uygulanması gerekecektir⁴⁷.

2- Zarar

Taşıyanın sorumluluğu için aranan diğer unsur ise; zarardır.

Teslim süresi aşıldığı ve teslimde gecikme olduğu takdirde, bu sürenin ne kadar aşılmış olduğu önem taşımamakta, ancak gecikmenin özellikle bir zarara sebebiyet vermiş olması aranmaktadır. Teslimde gecikme olmasına rağmen, yük ilgisinin herhangi bir zararı olmadığı takdirde, taşıyanı gecikme zararından sorumlu tutmak mümkün olmayacaktır⁴⁸.

Gecikme nedeniyle meydana gelen zarar ifadesi ile; yükün zıya veya hasarı söz konusu olmaksızın, yük ilgisinin malvarlığında meydana gelen zararlar kastedilmektedir. Örneğin; gecikme nedeniyle yükle ilgili şahıs bir taahhüdünü zamanında yerine getirememiş bundan dolayı bir tazminat ödemiş olabilir veya piyasada meydana gelen fiyat düşüklüğü nedeniyle zarara maruz kalmıştır⁴⁹. Ayrıca yük ilgisinin malvarlığında meydana gelen herhangi bir azalma, kârdan yoksun kalma, gümrük vergilerinin artması, depo, araç ve

⁴⁵ Yazıcıoğlu (dergi), s. 84; Yazıcıoğlu (Armağan), s. 1047, Coşgun, s. 511.

⁴⁶ TTK Tasarı md. 1178

(5) Eşyanın zayi olmasına dayanarak tazminat isteminde bulunabilecek kişi, dördüncü fıkra uyarınca teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız altmış gün içinde teslim olunmayan eşyayı zayi olmuş sayabilir.

⁴⁷ naklen Coşgun, s. 512.

⁴⁸ “Yükün varna limanına geç taşınması halinde, onun nasıl olsa piyasaya çıkarılmasına imkân yoksa, taşıyan bu gecikmeden dolayı mesul olmaz”. Tem. Tic. D.,1.10.1948,1069/4154 Okay, s.197, Yazıcıoğlu (tez), s.75.

⁴⁹ Akıncı, s.338.

boşaltma işçileri için gecikme nedeniyle fazla ödeme yapılması, üçüncü kişiye cezai şart ödeme zorunluluğu vb. haller de gecikme zararı kapsamında değerlendirilebilir⁵⁰.

Yinelemek gerekir ki, gecikme nedeniyle bozulma, çürüme gibi sebeplerle yükün ekonomik değeri kaybolur ya da tamamen yok olursa, bu zararlar, eşyanın zıya ve hasara uğraması şeklinde gerçekleşen zararlar olduğundan, gecikmeden kaynaklanan sorumluluk kapsamında değildir⁵¹. Gecikmenin zıya ve hasar dışında başkaca zararlara da sebep olması halinde, taşıyanın zıya ve hasar yanında geç teslim nedeniyle sorumluluğu da sözkonusu olacaktır⁵².

3- İlliyet Bağı

Taşıyanın geç teslimden doğan zararlardan sorumlu tutulması için, aranan üçüncü şart ise, teslim süresinin aşılması ile zarar arasında illiyet bağı olması gereğidir. Örneğin; taşıma esnasında ıslanan yükün geç teslim edilmesi halinde, yük ilgisinin ıslanan yükten başka zararı yoksa, bu zararının kaynağı geç teslim değil yükün ıslanmasıdır. Zararın doğrudan gecikmeden olması ön koşuldur.

4- Kusur

Gecikmeden kaynaklanan sorumluluk bir kusur sorumluluğudur. Taşıyan kusuru olmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilmektedir.

Hamburg Kuralları md 5/I gereğince, taşıyan gecikmeye sebebiyet veren olay ve sonuçlarını önlemek üzere, alınması makul surette beklenebilecek olan bütün tedbirlerin, kendisi, adamları veya görevlileri tarafından alınmış olduğunu kanıtlamak suretiyle, eşyanın geç teslim edilmesinden ileri gelen zararlardan sorumlu olmadığını ortaya koyabilir⁵³. Buna göre, yukarıda açıklanan diğer 3 şartın varlığı halinde, taşıyanın sorumlu olduğu yönünde karine doğar. Taşıyan bu karineyi çürütemek için, gecikmeye sebebiyet veren olay ve sonuçlarını önlemek için alınması makul surette beklenebile-

⁵⁰ Yazıcıoğlu (dergi), s. 87.

⁵¹ Yazıcıoğlu (dergi), s. 87.

⁵² Yazıcıoğlu (dergi), s. 87, Coşgun, s. 516.

⁵³ Hamburg Kuralları

Madde 5 Mesuliyet Sebebi

1. Taşıyan eşyanın zıya veya hasar yahut gecikme ile tesliminden ileri gelen zararlardan; zıya, hasar veya gecikmeye yol açan olayın eşya 4. madde uyarınca muhafazası altında bulunduğu sırada vukubulmuş olması şartıyla mesuldür; meğer ki, olay ve neticelerini önlemek üzere makul surette istenebilecek olan bütün tedbirlerin kendisi yahut müstahdem veya görevlileri tarafından alınmış olduklarını ispat etsin

cek tedbirlerin kendisi, adamları veya görevlileri tarafından alınmış olduğunu, kusur şartının gerçekleşmediğini, ispatlamak zorundadır.

Bu nedenle taşıyan kendisi, adamları veya görevlilerinin kusuru bulunduğu hallerde sorumlu olduğu gibi, kusursuzluğunu ispatlayamadığı hallerde de sorumludur^{54 55}.

II- Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluk

1. Sorumluluğun Kapsamı

Ticaret Kanunu'nda taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasındaki gecikmelerden ileri gelen sorumluluğunu düzenleyen özel hükümler bulunmadığından, bu sorumluluğun, esas itibariyle Borçlar Kanunu hükümleri doğrultusunda tayin edilmesi gerektiği ileri sürülmektedir⁵⁶.

Ancak gecikme ve ondan kaynaklanan zarar; geminin sefere elverişsizliği, haksız sapma veya izinsiz aktarmadan doğmuşsa bu takdirde ortaya çıkan gecikmeden doğan zarar için o sebeplerle ilgili sorumluluk hükümleri (TTK md.1019, 1028, 1091) uygulanır⁵⁷.

Gecikmeye sebebiyet veren olay, geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden kaynaklanıyorsa, taşıyan gecikme dolayısıyla ortaya çıkan zararlardan TTK md.1019 uyarınca sorumlu olacaktır. Ancak TTK md. 1019'un son fıkrası hükmüne göre, tedbirli bir taşıyanın sarfetmekle yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmesine rağmen, eksikliğin yolculuğun başlangıcına kadar keşfedilmesine imkân bulunmamışsa, taşıyan sorumluluktan kurtulacaktır⁵⁸.

⁵⁴ “Taşıyan gecikmenin sebebini kanıtlamak zorundadır. Aksi takdirde durumun gerektirdiği tedbirlerin alınmış olduğunu ispat etmek kusur karinesini çürütmek bakımından yeterli olmayacaktır. Zarar doğurucu olayın kesin olarak tespit edilemediği hallerde muhtemel sebepler ortaya konarak her biri bakımından makul surette beklenebilecek tedbirlerin alınmış olduğunu ispatlamak gerekmektedir”. Bknz. **Yazıcıoğlu** (*tez*), s.86-89.

⁵⁵ TTK Tasarısı'nda ise, Hamburg Kuralları'ndan farklı olarak; 1179. maddede TTK'nın 1061. maddesinin son cümlesi ile 1062. maddesinin ilk fıkrası, genel olarak taşıyanın sorumlu olmayacağı halleri ifade edecek şekilde tek bir maddede birleştirilmiş ve 1924 Brüksel Sözleşmesi'nin 4. maddesinin ikinci fıkrasının (q) bendine uygun olarak taşıyanın sorumluluktan kurtulması için hem zararın sebebini, hem de bu sebebin doğumunda kendisinin veya adamlarının kusurunun bulunmadığını ispatlaması gerektiği vurgulanmıştır.

⁵⁶ **Okay**, s.338.

⁵⁷ **Tekil**, s. 326.

⁵⁸ *TTK Madde 1019 Her nevi navlun mukavelesinde taşıyan, geminin denize ve yola elverişli bir halde bulunmasını (madde 817) ve soğutma tesisatı da dahil olmak üzere ambarların yükü kabule, taşımaya ve muhafazaya elverişli bir halde bulunmasını (yüke elverişliliğini) temin etmekle mükelleftir.*

Eşyanın teslim edilmesindeki gecikme, haksız sapmadan da kaynaklanmış olabilir. TTK 1091 hükmüne göre⁵⁹, kaptanın can ve mal kurtarmak amacıyla veya diğer bir haklı sebeple geminin rotasından ayrılmasının, tarafların hak ve yükümlülükleri üzerinde bir etkisi yoktur; taşıyan bu nedenle ileri gelecek zararlardan sorumlu olmaz. Aksi durumda ise taşıyan sorumludur. Bu nedenle taşıyan, sapmanın haklı olduğunu ispat yüküne sahip bulunmaktadır.

Geç teslim, eşyanın izinsiz başka bir gemiye yüklenmesi veya aktarma edilmesinden kaynaklanmışsa taşıyan geç teslimden ileri gelen zararlardan TTK md. 1028 uyarınca sorumludur⁶⁰. Haksız sapma ya da eşyanın izinsiz başka bir gemiye yüklenmesi veya aktarma edilmesinden kaynaklanan geç teslimden ileri gelen zararlardan sorumluluk emredici değildir. BK md. 99 ve 100 kapsamında kısmen veya tamamen ortadan kaldırılabilir.

Taşıyan, aşağıda belirtilen, bu üç halin dışındaki nedenlerden kaynaklanan geç teslimden ileri gelen zararlardan da BK md. 96 uyarınca kendisine bir kusur yöneltilemeyeceğini ispat etmedikçe sorumludur⁶¹.

Yükün değeri ve cinsi (nevi) yanlış bildirildiği hallerde, taşıyan; TTK md. 1064'e göre, her türlü sorumluluktan kurtulması nedeniyle, böyle bir durumun varlığı halinde gecikme zararları için de sorumluluktan kurtulur⁶².

Gecikme gemi adamlarının teknik kusuru ile meydana geldiği hallerde, taşıyan TTK. md.1062/2'ye dayanamayacağı gibi, 1063. maddedeki muhtemel sorumsuzluk hallerine de istinat edemez. Aynı şekilde zararın tesbit ve

Taşıyan, yük ile ilgili olanlara karşı geminin, denize, yola veya yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan mesuldür; meğer ki; tedbirli bir taşıyanın sarfetmekle mükellef olduğu dikkat ve ihtimam gösterilmekle beraber eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış olsun.

⁵⁹ TTK Madde 1091 Kaptanın denizde can veya mal kurtarmak maksadiyle veyahut başka haklı bir sebeple rotadan ayrılması tarafların hak ve mükellefiyetleri üzerine tesir icra etmez ve hususiyle taşıyan bu yüzden doğacak zararlardan mesul olmaz.

Medeni Kanunun ikinci maddesi hükmü mahfuzdur.

⁶⁰ Yazıcıoğlu (Armağan), s. 1051.

TTK Madde 1028 Taşıyan taşıtanın muvafakatini almadan eşyayı başka gemiye yükleyemez, yüklerse bundan doğacak zararlardan mesul olur; meğer ki eşyanın kararlaştırılan gemiye yükletilmiş olması halinde dahi zararın vukuu muhakkak ve zarar taşıtana aid ola.

Tehlike halinde ve yolculuk başladıktan sonra yapılacak aktarmalar hakkında birinci fıkra hükmü tatbik olunmaz.

⁶¹ Yazıcıoğlu (dergi), s.86, Coşgun, s. 514-515.

⁶² Akıncı, s.338.

TTK Madde 1064 Taşıtan veya yükleten, malın cins veya kıymetinin konişmentoda yanlış gösterilmesine bilerek sebep olmuşsa, taşıyan her türlü mesuliyetten kurtulur.

Donatanın taşıtan veya yükletenle anlaşarak konişmentoya hakikate aykırı kayıtlar koymuş olması yüzünden gelecek mesuliyetlerden dolayı taşıtan veya yükletene rücu hakkı bulunduğunu derpiş eden bütün anlaşmalar hükümsüzdür.

ihbarına dair 1066. madde ile hak düşümü süresine dair 1067. madde hükümlerinin de bu çeşit zararlar yönünden uygulama alanı yoktur⁶³.

2. Sorumluluğun Sınırı

Tazminatı ticari değer ile sınırlayan TTK md. 1112 ve 1113 hükümlerinde özellikle TTK md. 1061 ve 1062 gereğince verilecek tazminatlara ilişkin olduğunun belirtilmesi nedeniyle, gecikme zararına ilişkin olarak uygulanmasına olanak yoktur⁶⁴.

Buna karşılık 1114'üncü maddedeki⁶⁵ beher koli veya ünite başına sınır gecikme zararında da geçerlidir⁶⁶. Aynı şekilde şartları gerçekleştiği takdirde 948. maddedeki⁶⁷ gemi ve navlun ile tahdit bu zararlar için de mevcuttur⁶⁸.

⁶³ naklen, **Akıncı**, s. 338.

⁶⁴ naklen **Akıncı**, s.339.

TTK Madde 1112 -Yükün tamamen veya kısmen zıyaı yüzünden 1061 ve 1062 nci maddeler gereğince tazminat verilmesi lazım gelirse, taşıyan malların adi piyasa değerini veya aynı cins ve mahiyetteki malların varma yerinde boşaltmanın başladığı tarihte, eğer gemi bu yerde boşaltılmazsa oraya muvasalatında haiz olduğu değeri öder; bundan zıya sebebiyle tasarruf edilen gümrük ve sair masraflarla navlun indirilir.

Varma yerine ulaşılmadığı takdirde yolculuğun bittiği yer, yolculuk geminin zıyaıyla biterse, yükün emniyet altına alındığı yer, varma yeri sayılır. Madde 1113 - Yükün hasarı yüzünden 1061 ve 1062 nci maddeler gereğince tazminat verilmesi lazım gelirse, taşıyan malların hasarlı haldeki satış değeri ile piyasa değeri veya malların varma yerinde boşaltılmanın başladığı tarihte hasarsız olarak haiz olacakları değer arasındaki farkı öder, hasar sebebiyle tasarruf edilen gümrük ve diğer masraflar bundan indirilir.

⁶⁵TTK Madde 1114 - Yükleten yükün cins ve kıymetini yükleme başlamadan önce bildirmemiş ve bu beyanı konişmentoya yazılmamış olduğu takdirde, taşıyan, her halde beher koli veya parça başına en çok 1500 (yüzbin)Türk lirası ile mesul olur.

⁶⁶**Çetingil, Ergon:** *Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yılı Reformu açısından Türk Hukukunda Donatan ve Taşıyanın Sorumlulukları İle İlgili Olarak Yapılması Gereken Değişiklikler*, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları, C.10, s:1-3, 1996, İstanbul 1998, (kis: Çetingil, Sorumluluk), s.157, **Çağa/Kender**, s.57,182,21, **Coşgun**, s. 517.

⁶⁷TTK Madde 948 - Aşağıdaki hallerde donatan üçüncü şahsın alacağından dolayı ancak gemi ve navlun ile mesuldür

1. Alacak; kaptanın hususi bir vekaletle değil sırf kaptan sıfatıyla haiz olduğu kanuni salahi-yete istinaden yaptığı hukuki muamelelerden doğmuş ise;

2. Alacak; donatan tarafından akdedilmiş olup da ifası kaptana düşen bir mukavelenin yerine getirilmemesinden yahut noksan veya fena ifasından doğmuş ise;

3. Alacak; gemi adamlarından birinin kusurundan doğmuş ise.

İkinci bentte yazılı hallerde; mukavelenin ifa edilmemesinin yahut noksan veya fena ifa edilmesinin gemi adamlarından birinin kusurundan mütevellit olup olmadığına bakılmaz.

Birinci fıkranın 1 ve 2 numaralı bentlerinde yazılı hallerde; donatan mukavelenin ifasında bizzat kusurlu olur veya mukavelenin ifasını ayrıca tekeffül etmiş bulunursa birinci fıkranın hükmü tatbik olunmaz.

⁶⁸ **Akıncı**, s. 339.

Hamburg Kuralları'nda ise, gecikme zararlarından sorumluluk ödenecek navlun esasından hareketle sınırlandırılmaktadır^{69 70}. Buna göre;

Madde 6 Mesuliyetin Sınırları

I (b) Taşıyanın teslimdeki gecikmeden 5. madde hükümleri uyarınca mesuliyeti, geciken eşya için ödenecek navlunun 2,5 katına eşit meblağ ile sınırlıdır; şu kadar ki, bu meblağ, navlun sözleşmesi gereğince ödenecek olan toplam navlun miktarını aşamaz.

Ayrıca yine 6. madde ile; taşıyanın, malın zıya veya hasarından kaynaklanan sorumluluğu ile gecikmeden kaynaklanan sorumluluğunun birarada olması hali düzenlenmiş ve bu halde sorumluluğunun toplamının, eşyanın tam zıyandan sorumluluk halinde; koli veya sair yükleme ünitesi başına 835 hesap birimine yahut zayi olan veya hasara uğrayan eşyanın brüt ağırlığının

⁶⁹ Çetingil (Sorumluluk), s.395, dn.109.

“Hamburg Kuralları'nda taşıyanın eşyanın geç teslim edilmesinden ileri gelen zararları tazmin borcu belirli bir tutarla sınırlandırılmış olmakla birlikte, eşyanın geç teslim edilmesinden sorumluluk emredicidir. Dolayısıyla, gecikme zararlarını tazmin borcunun belirli bir tutarla sınırlandırılmış olması sebebiyle HK'nın gecikme zararlarına ilişkin düzenlemesinin mevcut sorumluluk sistemine göre taşıyanın lehine olduğu söylenemez; zira taşıyan, mevcut sorumluluk sisteminde gecikme zararlarından sorumsuzluk kaydı koyabilmekte ve gecikme zararlarını tazmin borcunun belirli tutarla sınırlanmasına zaten ihtiyaç hissetmemektedir.”Bknz. Yazıcıoğlu (Armağan),s. 1040 –1041, dn.7.

⁷⁰TTK Tasarısı'nda da Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi, navlun miktarından hareketle taşıyanın taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluğu düzenlenmektedir. Şöyle ki; taşıyanın sorumluluğu geciken eşya için ödenecek navlunun ikibuçuk katı ile sınırlandırılmakta ve ayrıca bu tutarın navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarından fazla olamayacağı şartı getirilmektedir.

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

...

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

(7) Taşıyanın, birinci ve altıncı fıkraların birlikte uygulanması hâlinde toplam sorumluluğu, eşyanın tam zıyandan sorumluluğu hâlinde birinci fıkra gereğince tazminle yükümlü olacağı tutarı geçemez.

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

beher kilogramı için 2,5 hesap birimine karşılık gelen meblağlardan yüksek olanını aşamayacağı hükme bağlanmıştır⁷¹.

Hamburg Kuralları'nın 7. maddesi ile de eşyanın zıya ve hasarın yanısıra geç teslimi yüzünden taşıyan aleyhine akde, haksız fiile veya diğer hukuki sebebe dayanılarak açılacak bütün davalarda burada yeralan sorumsuzluk halleri ile sorumluluk sınırlarının uygulanacağı hükme bağlanmaktadır

Ancak taşıyanın, kendisi, müstahdem veya görevlisi⁷² gecikmeye sebep olmak kastı ile yahut cüretli bir davranışla muhtemelen böyle bir gecikmenin meydana geleceği bilinci ile bir fiil işlemesi veya ihmalde bulunması durumunda sorumluluğun sınırlanması imkânından faydalanamayacağı Hamburg Kuralları'nın 8. maddesinde düzenlenmiştir.

3. Sorumluluğun Emredici Olup Olmaması

Taşıyanın bu husustaki sorumluluğunun önceden sözleşme ile bertaraf edilip edilemeyeceği hususu ise tartışmalıdır⁷³.

Taşıyanın sorumluluğunun emredici olup olmadığı hususunda, gecikmeyi ortaya çıkaran nedenlere göre ayrı ayrı değerlendirme yapılması gerekmektedir. Geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden doğan gecikme zararı konusunda, TTK md. 1116'da aranan şartlara bakıldığında⁷⁴, konişmento düzenlenmiş olması durumunda, md. 1019 düzenlemesi ile öngörülen borç

⁷¹ Hamburg Kuralları madde 6, I. fıkra, c bendi.

⁷² Hamburg Kuralları'nın 7. maddesi, II. paragrafı hükümleri saklıdır..

⁷³ "Wüstendörfer'e göre bu çeşit zararlar için sorumluluk, amir hükümlerin uygulama sahasına girmelidir" naklen **Akıncı**, s. 339. Buna karşılık aksi görüşe göre "1061. maddenin açık lafzı karşısında 1116. maddenin burada uygulama sahası yoktur" naklen **Akıncı**, s.339.

⁷⁴ TTK Madde 1116 - Bir konişmento tanzim edildiği takdirde taşıyanın:

1. Geminin denize, yola ve yüke elverişliliğine mütaallik 1019 uncu;
 2. Tazmin mükellefiyetine mütaallik 1023 üncü maddenin ikinci fıkrasıyla 1061, 1062 ve 1063 üncü;
 3. Muayene ve zararın tesbitine mütaallik 1066 ve 1067 nci;
 4. Konişmentonun karine teşkil etmesine dair 1110 uncu;
 5. Mesuliyetin en yüksek haddine mütaallik 1114 üncü, maddeler gereğince olan borç ve mesuliyetlerini önceden kaldırma veya daraltma neticesini doğuran bütün kayıt ve şartlar hükümsüzdür. Bu mükellefiyetlerden doğan gemi alacaklısı hakları için dahi aynı hüküm caridir. Sigortadan doğan hak ve alacakların taşıyana temlik edilmesi veya taşıyana buna benzer menfaatler sağlanması neticesini doğuran anlaşmalar ve hususiyle kanunlarla tanzim edilmiş bulunan ispat külfetinin taşıyan veya gönderilenin aleyhine olarak tersine çevrilmesi neticesini doğuran bütün kayıt ve şartlar dahi birinci fıkrada yazılı kayıt ve şartlar hükmündedir. Yukarıki hükümler, birinci fıkranın 4 numaralı bendi hariç olmak üzere Türkiye'de bir yerden diğer yere taşınan mallara ait navlun mukavelelerinde konişmento tanzim edilmemiş olsa dahi tatbik olunur.
- Mesuliyeti gerektiren anlaşmaların konişmentoya yazılması lazımdır.

ve mükellefiyetin daraltılması veya kaldırılması sonucunu doğuran hükümler geçersiz olacaktır. Haksız sapma, eşyanın izinsiz olarak başka gemiye yüklenmesi veya aktarılması nedeniyle doğan gecikme zararlarından sorumlulukta ise, gecikmenin yukarıda belirtilen durumlar dışında kalan bir sebepten kaynaklanması halinde, sorumluluğun emredici niteliği hakkında B.K. md. 99 ve 100 uygulanacaktır^{75 76}.

Hamburg Kuralları'nda ise 6. maddenin 6. paragrafı açıktır. Buna göre; taşıyan ve gönderen anlaşmak suretiyle I. Paragrafta öngörülenden daha yüksek bir sorumluluk sınırı tesbit edebilirler. Yine Hamburg Kuralları'nın Akdi şartlar başlığını taşıyan 23. maddesinin 1. paragrafına göre; Navlun sözleşmesi, konişmento veya navlun sözleşmesini tevsik eden diğer bir senette yer alan her şart işbu andlaşma hükümlerine doğrudan doğruya veya dolayısıyla aykırı olduğu nisbette batıldır. ...denmekte, aynı maddenin 2. paragrafında ise; Bu maddenin I. Paragrafı hükümleri saklı olmak üzere taşıyan işbu andlaşmada öngörülen mesuliyet ve borçları ağırlaştırabilir. Bu maddeler doğrultusunda denilebilir ki; taşıyanın bu sorumluluğunu daraltan veya kaldıran her şart hükümsüzdür⁷⁷.

Ancak ardarda taşımalarda⁷⁸ durum farklı olup, Hamburg Konvansiyonu'nun 11. maddesinin I. paragrafına göre; bir navlun sözleşmesinde, sözleşme konusu taşımanın belirli bir kısmının taşıyandan başka ve ismen belirtilmiş bir şahıs tarafından yerine getirileceği açıkça öngörülmüş olursa, taşıyan taşımanın kendisi tarafından gerçekleştirilmeyecek olan kısmı için

⁷⁵ Yazıcıoğlu (dergi), s. 86, Çağal/ Kender, s. 192, Coşgun, s. 515.

⁷⁶ B.K. Madde 99 - Hile veya ağır kusur halinde düçar olacağı mesuliyetten borçlunun iptidaen beraetini tazammun edecek her şart, batıldır.

Hafif kusur halinde, borçlu iptidaen mesuliyetten beraeti tazammun eden şartın dermeyanı sırasında alacaklı borçlunun hizmetinde ise veya mesuliyet hükümet tarafından imtiyaz suretiyle verilen bir sanatın icrasından tevelliüt ediyorsa; haiz olduğu takdir salahiyetine istinat ile hakim, bu şartı batıl addedebilir.

Madde 100 - Bir borcun ifasını veya bir borçdan mütevellit bir hakkın kullanılmasını kendisi ile beraber yaşayan şahıslara veya maiyetinde çalışanlara velev kanuna muvafık surette tevdi eden kimse, bunların işlerini icra esnasında ika ettikleri zarardan dolayı diğer tarafa karşı mesuldür.

⁷⁷ Ayrıca bknz. Yazıcıoğlu (Hamburg), s.126.

⁷⁸ Taşımanın aynı veya farklı türde birden fazla taşıma aracıyla birbiri ardınca taşınmasının öngörüldüğü sözleşmeler ardarda taşıma sözleşmeleri olarak tanımlanmaktadır. Bu tip taşıma sözleşmelerinde taşımayı taahüt eden kimse, bütün mesafeler için taşıma yükümlülüğünü üstlenmekte; fakat taşımanın bir kısmı veya tamamı diğer bir taşıyan veya taşıyanlar tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu halde, bütün mesafeler için taşımayı taahüt eden kimse, taşımanın tamamından sorumlu olmaktadır. Taşımanın birden fazla kimse tarafından üstlenildiği hallerde ise, bunlardan her biri, taşımanın tamamını veya belirli bir mesafeyi taahüt etmiş olup olmadıklarına göre, diğerleri ile müteselsil ya da sadece taahhüt edilen kısım için tek başına sorumlu olmaktadır. Yazıcıoğlu (Hamburg), s. 42-43, dn.129.

sorumluluğunu sınırlandırma veya tamamen ortadan kaldırma imkânına sahiptir. Ancak belirtmek gerekir ki yetkili mahkemede fiili taşıyan aleyhine takibat yapılamadığı takdirde bu sorumluluğu sınırlandırma ya da ortadan kaldırma hükümsüz olacaktır⁷⁹. Yetkili mahkemede fiili taşıyan aleyhine dava açılması sorumsuzluk anlaşmasının hüküm doğurabilmesi için bir şarttır, bir diğer şart ise taşıyanın zarara sebebiyet veren olayın eşya sözleşmede ismen belirtilen fiili taşıyanın muhafazası altında iken ve onun tarafından gerçekleştirilen taşıma sırasında meydana geldiğini ispatlamasıdır⁸⁰. Kısaca bu düzenleme ile amaçlanan davacının karşısına en azından bir muhatap çıkarmaktır.

4. Bildirim

Deniz taşımalarına ilişkin mevzuatımızdaki hükümler arasında gecikmeden kaynaklanan zararlara ilişkin bildirim yükümlülüğü hakkında bir düzenleme yer almamaktadır.

Hamburg Kuralları'nda ise madde 19 paragraf 5'de, bir ihbar süresi öngörülmüş ve eşyanın gönderilene teslim tarihinden itibaren aralıksız 60 gün içinde taşıyana yazılı olarak ihbar yapılmadıkça, teslimdeki gecikmeden doğan zararlar için taşıyanın tazmin yükümlülüğünün ortadan kalkacağı düzenlenmiştir⁸¹. Ancak ihbarda hangi hususların belirtilmesi gerektiği açıklanmamıştır. İhbarda bulunmanın amacına bakılarak, taşıyana yapılan ihbarda şu hususlar belirtilmelidir; sözleşme ile bir teslim süresi kararlaştırılmışsa bu süre, kararlaştırılmamışsa gönderilene göre teslim edilmesi gereken tarih, teslimin yapıldığı tarih (bu şekilde gecikme ortaya konmalı), bu gecikmenin bir zarara sebebiyet verdiği belirtilmeli ve meydana gelen zararlar ile zararların miktarına yer verilmelidir⁸².

⁷⁹ Hamburg Kuralları madde 11, paragraf I

⁸⁰ Yazıcıoğlu (Hamburg), s.130.

⁸¹ Aynı düzenleme TTK Tasarısı'nın 1185. maddesinin 5. fıkrasında da yer almaktadır. Buna göre; TTK Tasarısı *Bildirim*

Madde 1185

(5) Eşyanın teslimindeki gecikmenin, gönderilen tarafından, onun kendisine teslimi tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak altmış gün içinde taşıyana yazılı olarak bildirilmesi şarttır. Süresinde bildirim yapılmayan gecikme zararları için tazminat ödenmez

1185. maddenin son fıkrasında bildirim yapılabilecek kişiler sıralanmıştır. Buna göre; eşya bir fiilî taşıyan tarafından teslim edilmişse, bu maddeye göre kendisine yapılan her bildirim taşıyana yapılmış gibi ve taşıyana yapılan her bildirim de fiilî taşıyana yapılmış gibi hüküm ifade eder. Kaptan ve sorumlu gemi zâbiti dâhil, taşıyan veya fiilî taşıyan ad ve hesabına hareket eden bir kişiye yapılan bildirim, taşıyana veya fiilî taşıyana yapılmış sayılacaktır.

⁸² Yazıcıoğlu (Hamburg), s.136.

Yine Hamburg Kuralları'na göre; eşya bir fiili taşıyan tarafından teslim edilmişse kendisine yapılan her ihbar taşıyana yapılmış gibi ve taşıyana yapılan her ihbar da fiili taşıyana yapılmışçasına hüküm ifade edecektir. Ayrıca kaptan ve sorumlu gemi zabiti dahil olmak üzere taşıyana veya fiili taşıyan adına hareket eden bir şahsa yapılan ihbar taşıyan veya fiili taşıyana yapılmış sayılacaktır⁸³.

5. Gecikme Nedeniyle Sözleşmeden Dönme

Öğretide, TTK md. 1083⁸⁴ ve 1088⁸⁵'e kıyasen, gecikmeden kaynaklanan zararlar, taşıma ile elde edilmek istenen amacın ortadan kalkmasından

⁸³ Hamburg Kuralları madde 19, paragraph VI ve VIII.

⁸⁴TTK Madde 1083 - Aşağıdaki hallerde taraflardan her biri, tazminat vermekle mükellef olmaksızın, mukaveleden cayabilir:

1. Yolculuk başlamadan önce; gemiye ambargo konması yahut devlet veya yabancı devlet hizmeti için el konması, varma yeri memleketi ile ticaretin menedilmesi, yükleme veya varma limanının abluka altına alınması, eşya taşıma mukavelesi gereğince taşınacak olan malların yükleme limanından ihracının veya varma limanına ithalinin menedilmesi, diğer bir amme tasarrufu ile geminin yola çıkmasının veya yolculuğun yapılmasının yahut eşya taşıma mukavelesi gereğince teslim edilecek olan malların yollanmasının men olunması. Bütün bu hallerde amme tasarrufundan çıkan engel, ancak mevcut ihtimallere göre az zamanda ortadan kalkmıyacağı anlaşıldığı takdirde mukaveleden cayma hakkını verir.

2. Yolculuk başlamadan önce bir harb çıktığı için geminin veya eşya taşıma mukavelesi gereğince gemi ile taşınacak olan malların yahut her ikisinin artık serbest sayılmaması ve zabıt ve müsaadere tehlikesine maruz kalması.

Bu hükümler 1022 nci madde ile taşıtana verilmiş olan salahiyetin kullanılmasına mani olmaz.

⁸⁵Madde 1088 - Yolculuk başladıktan sonra 1083 üncü maddede yazılı umulmıyan hallerde biri çıkarsa taraflardan her biri tazminat vermekle mükellef olmaksızın mukaveleden cayabilir.

Ancak 1083 üncü maddenin birinci fıkrasının birinci bendinde yazılı umulmıyan hallerden biri çıktığı takdirde cayma hakkını kullanmak için, gemi bir Avrupa limanında bulunuyorsa üç ay, Avrupa dışı bir limanda bulunuyorsa beş ay müddetle mani kalkmasını beklenmesi lazımdır.

Kaptan manii bir limanda bulunduğu sırada öğrenirse bu müddet haber aldığı günden; aksi takdirde kendisine haber verildikten sonra gemi ile bir limana vasıl olduğu günden itibaren hesap olunur.

Aksi kararlaştırılmış olmadıkça gemi, caymanın bildirildiği sırada bulunduğu limanda boşaltılır.

Taşıtan, yolculuğun aşılma kısmı için 1084 ve 1085 inci maddeler gereğince mesafe navlunu ödemekle mükelleftir.

Mani dolayısıyla gemi kalktığı limana veya başka bir limana dönerse mesafe navlunu, geminin varma limanına en yakın olmak üzere ulaştığı noktanın esas tutulması suretiyle tesbit olunan mesafe üzerinden hesap edilir.

Kaptan; yukarıda yazılı hallerde de eşya taşıma mukavelesinden cayma haberi verilmeden önce olduğu gibi verildikten sonra da 995,996,997 ve 1086 nci maddeler gereğince yük ile ilgili olanların manfaatinin korumakla mükelleftir.

etkilenen tarafa tazminat ödemeksizin sözleşmeyi fesih imkânı tanınması gerektiği ileri sürülmektedir⁸⁶.

Bu hükümlerde taşıtanın bir sebep göstermeksizin navlun, tazminat ve md. 1041⁸⁷'de öngörülen diğer bedelleri ödeyerek mukaveleden cayması ile tarafların kusuru bulunmaksızın, umulmayan hallerin varlığı nedeniyle mukaveleden cayma imkânları öngörülmüştür. Taşıyanın kusuru ile gerçekleşen gecikme durumunda yükle ilgilinin mukaveleden cayıp cayamayacağı md.1093⁸⁸ hükmü dışında düzenlenmemiştir. Bu durumda da yükle ilgililere, kara taşımalarında olduğu gibi taşıma sözleşmesinin istisna sözleşmesi hukuki niteliğinde olması sebebiyle B.K. md. 358/1⁸⁹'de yeralan sözleşmeden dönme yetkisinin tanınabileceği savunulabilir⁹⁰. Hamburg Kuralları'nda ise buna ilişkin özel bir hüküm bulunmamaktadır.

6. Zamanaşımı

Gecikme zararları ile ilgili olarak kanunumuzda ayrı bir düzenleme bulunmamaktadır. Ticaret Kanunumuzda deniz ticareti bölümünde yeralan md 1067'deki hakdüşümü ve TTK md 1259 ile 1263'deki zamanaşımı hükümleri de burada uygulanamamaktadır. BK'nun genel hükümlerine

⁸⁶ Coşgun, s.519.

⁸⁷ Madde 1041 - Yukarıki madde hükmünce yolculuk başladıktan sonra taşıtan, ancak tam navlunu ve taşıyanın 1069 uncu madde gereğince haiz olduğu diğer alacakları ödemek ve 1070 inci maddede yazılı alacakları tediye veya temin etmek şartıyla mukaveleden cayararak yükün gemiden çıkarılmasını isteyebilir.

Yükün gemiden çıkarılması halinde taşıtan bunun mucip olduğu fazla masrafları ödemeye mecbur olduğu gibi boşaltma sebebiyle geminin durması yüzünden taşıtanın uğradığı zararları dahi tazmin ile mükelleftir.

Taşıyan yükün gemiden çıkarılması için yolculuğu değiştirmeye veya bir limana uğramaya mecbur değildir

⁸⁸ 5. Geminin yolculuk sırasında tamiri:

Madde 1093 - Yolculuk sırasında geminin tamiri lazım gelirse taşıtan, navlunun tamamını ve taşıyanın 1069 uncu madde hükmü gereğince isteyebileceği diğer alacaklarını ödemek ve 1070 inci maddede yazılı alacakları tediye veya temin etmek şartıyla geminin bulunduğu yerde yükü tamamen geri almakta veyahut da tamirin bitmesini beklemekte serbesttir. Bu son halde, navlun müddet üzerine kararlaştırılmış olduğu takdirde tamirin devam ettiği müddet için navlun ödemek lazım gelmez.

⁸⁹ BK. Madde 358/1 Mütahhit, işe zamanında başlamaz veya mukavele şartlarına muhalif olarak işi tehir eder yahut iş sahibinin kusuru olmaksızın vakı olan tehhür bütün tahminlere nazaran mütahhidin işi muayyen zamanda bitirmesine imkân vermeyecek derecede olursa iş sahibi teslim için tayin edilen zamanı beklemeğe mecbur olmaksızın akdi feshedebilir.

⁹⁰ Coşgun, s. 517.

bakıldığında ise; md 60⁹¹'da yeralan hüküm gereği gecikme zararları için 1 sene içinde talepte bulunmak gerektiği sonucuna varılmaktadır.

Hamburg Kuralları'nda yük ilgisinin lehine olarak daha uzun bir zamanaşımı süresi düzenlenmiş ve 20. maddeye göre; alacakların 2 yıl içinde zamanaşımına uğrayacakları, bu sürenin ise; taşıyanın eşyayı veya bir kısmını teslim ettiği gün işlemeye başlayacağı hükme bağlanmıştır.

SONUÇ

Denizyolu taşımacılığının niteliği gereği, geçmiş zamanlarda gecikme zararlarından kaynaklanan sorumluluk hakkında özel düzenlemelerden kaçınılmıştır. Nitekim Lahey/Visby Kuralları'nda da gecikme zararlarından kaynaklanan sorumluluk hakkında açık bir hüküm bulunmamaktadır.

Ancak teknolojinin ve buna bağlı olarak gemilerin, gemiler ile sahillerdeki seyir yardımcılarının gelişmesi nedeniyle, eskiden orta şiddetteki hava ve deniz koşullarında gemiler barınma limanlarında kalırken, teknik yapılarının güçlenmesi ve süratlerinin artması gibi sebeplerle artık seferlerine aksama olmaksızın devam edebilmektedirler. Bu gibi nedenlerle deniz taşımacılığının kara, hava ve demiryolu taşımacılıklarından eskisi kadar önemli bir farkı kalmadığı gibi, gemiler günümüzde kara yolu veya demir yolu ile rekabet etmek için olabildiğince süratli ve güvenli taşıma yapmak zorunda kalmışlardır.

Zamanımızda konteyner taşımacılığının çok yaygınlaşması sonucu, konteynerlerin kara ve demiryolu için öngörülen süreden önce taşınabilmesi için özellikle ro-ro gemilerinin kapasiteleri ve süratleri artmıştır. Örneğin; 20 yıl öncesinde 10-13 mil bir yük gemisi için normal kabul edilirken, bugün ro-ro gemilerinin süratleri 25-30 mile çıkmış bulunmaktadır.

Kısaca günümüzde taşıyanlar önceden dikkate almadıkları gecikme olayına, rekabet nedeniyle artık önemle eğilmektedir. Geçmiş yıllarda denizin tehlikeleri karşısında gemilerin yetersizliği ve hatta korsanlık ve diğer olumsuzlukların bulunduğu bir ortamda, denizde geminin gecikmesi olağan karşılanabilmekte, yükünü tam ve sağlam almış olan taşıtanın bu konuda fazlaca talepte bulunması beklenmezken, konuya ilişkin düzenleme yapılmasına da pek gerek duyulmamıştır. Ancak bugün durum farklıdır.

⁹¹ BK md. 60: “Zarar ve ziyan yahut manevi zarar namiyle nakdi bir meblâğ tediyesine müteallik dâva, mutazarrır olan tarafın zarara ve failine ittılai tarihinden itibaren bir sene ve her halde zararı müstelzim fiilin vukuundan itibaren on sene mürurundan sonra istima olunmaz”.

Karma taşımaların gittikçe önem kazandığı günümüzde, deniz, kara, hava ve demiryolu taşımacılığı hükümlerinin birbirlerine uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir.

Bu konuya açık hükümler getiren ilk düzenleme 1978 tarihli Hamburg Kuralları'dır. TTK Tasarısı da gecikme zararlarından kaynaklanan sorumluluğa yer vermekte ve Hamburg Kuralları'ndaki hükümlerin çoğunu iç hukuka dahil etmek girişimindedir. Tasarı'nın bu hükümleri ile, Tasarı'nın kara taşımacılığında gecikme zararlarından kaynaklanan sorumluluk hükümleri ile de uyum sağlanmaktadır. Aslında bu düzenleme ile tüm taşıma dalları arasında bütünlük kurulması amaçlanmaktadır.

Tasarı'nın bu konuya ilişkin hükümleri hayata geçtiği takdirde, deniz taşımacılığı açısından olumlu olacağı düşünülmektedir. En azından bu Tasarı; kara, hava ve demiryolu taşımacılığı ile deniz taşımacılığı arasında uyumlu hükümler getirme girişimi olması açısından ümit vermektedir. Bu şekilde yürürlükteki mevzuat eksikliği de bir ölçüde giderilmiş olacaktır. Tüm bu hususların yanısıra Tasarı'nın gecikmeye ilişkin hükümler getirmesi belirsizlik yerine tartışabilecek dayanaklar oluşturması yönünden de ayrıca kayda değerdir.

KAYNAKÇA

- Akıncı Sami, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, İstanbul, 1968.
- Carver **Carriage by Sea, British Shipping Laws**, Volume 2, Thirteenth Edition, London Stevens & Sons, 1982.
- Coşgun Özlem Karaman, **Kara ve Deniz Yolu ile Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Prof. Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İstanbul, 2003.
- Çağa/Kender **Deniz Ticareti Hukuku II**, Navlun Sözleşmesi, 8. baskı, Arıkan, 2006.
- Çetingil E. Alman Deniz Ticaret Hukununun 1986 yılı Reformu açısından Türk Hukukunda Donatan ve Taşıyanın Sorumlulukları ile ilgili olarak Yapılması Gereken Değişiklikler Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları, C10 s1-3 1996 İstanbul 1998.
- Gençtürk Muharrem, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006.
- İlgın Sezer, Hamburg Kurallarının Türk Taşıyan ve Taşıtanlara Etkisi, Denizati Dergisi, Mart 1993, sayı:2-3.
- Okay Sami, **Deniz Ticareti Hukuku II**, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İkinci bası, 1971 (kıs: Okay, Ticaret Hukuku)
- Okay Sami, Deniz Ticareti Hukukuna ilişkin Yargıtay Kararları (1948-1961), İstanbul 1963. (kıs. Okay, Yargıtay Kararları)

Şahin Yüksel, Deniz Taşımacılığında La haye, La Haye/Visby Kuralları ile Hamburg Kurallarının karşılaştırılması, (basılmamış yüksek lisans tezi), İstanbul 1999.

Tekil Fahiman, Deniz Hukuku, Alkım, 6. bası, İstanbul, 2001.

Ülgener Fehmi, Çarter Sözleşmeleri I, Der Yayınları, İstanbul 2000.

Yazıcıoğlu Emine, **Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu**, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:2 Sayı:2-3, Haziran-Eylül 1997 (kıs: Yazıcıoğlu, dergi).

Yazıcıoğlu Emine, **Hamburg Kurallarına göre Taşıyanın Sorumluluğu**, doktora tezi, İstanbul 1997 (kıs: Yazıcıoğlu, tez).

Yazıcıoğlu Emine, Hamburg Kurallarına göre Taşıyanın Sorumluluğu, Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, Beta, İstanbul 2000 (kıs: Yazıcıoğlu, Hamburg) .

Yazıcıoğlu Emine, **Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk**, Prof. Dr. Ergin Nomer'e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Yıl:22/Sayı 2/2002 (kıs: Yazıcıoğlu, Armağan).