

TAŞIYANIN MUTLAK SORUMSUZLUK HALLERİ
ABSOLUTE NICHT- HAFTUNGSFALLE DES VERFRACHTERS

Dr.İlknur Uluğ *

ÖZET

Ticaret Kanunu taşıyanın sorumluluğunu bazı durumlarda emredici hükümlerle düzenlemiş ve bu yolla onun bu sorumluluğunu; önceden daraltmak veya bertaraf etmek imkanlarını ortadan kaldırmış olmasına rağmen, diğer taraftan onun yükünü hafifletmek amacıyla kanuni sorumsuzluk halleri kabul etmiştir. Taşıyanın sorumsuzluğunu sağlayan haller Ticaret Kanunun'da mutlak sorumsuzluk ve muhtemel sorumsuzluk halleri olarak ikiye ayrılmıştır. Mutlak sorumsuzluk halleri şunlardır: Taşıyan her türlü taşımalarda gemi adamlarını teknik kusuru ile yangına neden oluşturan kusurlarından sorumlu değildir. Taşıyan kendi şahsi kusuru olmadıkça belirtilen hallerde yük ziya veya hasarı için sorumlu olmaz. Ayrıca taşıyan veya yükletenin, malın cins veya kıymetinin konişmentoya yanlış yazılmasına bilerek sebebiyet vermeleri halinde taşıyan her türlü sorumluluktan kurtulmaktadır.

ABSTRACT

Die gesetzlichen Nicht-Haftungsfalle des Verfrachters teilen sich in zwei Falle die " absolute Nicht- Haftung" und die " wahrscheinliche Nicht- Haftung"

Die " absolute Nicht- Haftung" des Verfrachters kommt in folgenden Fallen vor: Er haftet absolute nicht im Falle des Verschuldens von Schiffsfleuten bei der Führung und bei der technischen Beschaffenheit des Schiffes, des Feuerschadens und der vorsätzlichen falschen Mitteilungen von Befrachtern, bzw. Ablader und Empfängern über die Eigenschaften der zu befördern Sachen.

Anahtar Kelimeler:

Mutlak sorumsuzluk / absolute Nicht-Haftung

TAŞIYANIN MUTLAK SORUMSUZLUK HALLERİ

I. GİRİŞ

Taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu akdi bir sorumluluktur. Taşıyan sözleşmeden doğan yükümlülüklerini hiç veya gereği gibi yerine getirmese genel esaslara göre bundan ileri gelen bütün zararlardan, kusursuzluğunu ispat etmedikçe sorumlu olacaktır. Sorumluluğu BK 99 ve 100. maddelerinin sınırları içinde sözleşme ile daraltılabilecek veya ortadan kaldırılabilir.¹

Ticaret Kanunumuz gereğince taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu bir kusur sorumluluğudur.² Taşıyan gemi adamlarının, geminin sevkine ve başkaca teknik idaresine ilişkin kusurlarından (teknik kusur) sorumlu tutulmamış, buna karşılık geminin yolculuğun başında denize, yola ve yüke elverişli olmasına ve yükün bakım ve muhafazasına özen göstermek yükümlülüğünün gereği gibi yerine getirilmemesinden (ticari kusur) dolayı sorumluluğu emredici bir şekilde düzenlenmiştir.³

Ticaret Kanunumuz esas itibariyle iki sorumluluk halini düzenlemektedir. İlki taşınmak üzere teslim alınan yüke özen mükellefiyetinin gereği gibi yerine getirilmemesi sonucunda yükün ziyan veya hasara uğramasından sorumluluk (TK 1061 v.d., 1112 v.d.). İkincisi ise geminin yolculuğun başında denize, yola ve yüke elverişli olmasından ileri gelen gecikme dahil bütün zararlardan sorumluluktur. (TK 1019).

Bu iki hal dışında taşıyanın diğer sorumluluk halleri ise; yükün izinsiz olarak sözleşmede belirtilen gemiden başka bir gemiye yüklenmesi (TK 1028), taşıyanın yetkisi veya zorunluluğu olmadığı halde, yolculukta yükü bir diğer gemiye aktarması veya yükletenin izni olmadan yükü güvertede taşıması (TK 1029) yahut geminin mutat veya kararlaştırılan rotasından haksız sapması (TK 996, 1091, 1061) sebepleriyle meydana gelen zararlardan sorumludur. Yukarıda sayılan

¹ * Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dr. Araştırma Görevlisi
Çağa, T./Kender, R.: Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi, İstanbul 2001, sh.129, Kender,R./Çetingil, E: Deniz Ticareti Hukuku, Temel Bilgiler, İstanbul 1998, sh.107.

² Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.134 v.d., İzveren A./Franko, N./Çalık, A.: Deniz Ticareti Hukuku, Ankara 1994, sh.252.

³ Lahey Kaidelerinde düzenlenen bu esaslar 1937 tarihli bir kanunla Alman Ticaret Kanununa ve oradan da 1956 revizyonunda Ticaret Kanunumuza girmiştir. 1.11.1992'de yürürlüğe giren Hamburg Kaideleri Lahey Kaidelerinden farklı bir düzenleme getirmektedir. Bu kaidelerde yükletici lehine düzenlemeler vardır. Türkiye henüz sözleşmeyi imza ve tasdik etmemiştir. Bu konuda geniş bilgi için bkz.: Yazıcıoğlu, E.: Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu, İstanbul 2002, Çağa, Navlun Sözleşmesi, sh.130. Kender/Çetingil, sh.109.

hallerin dışında kalan bütün diğer hallerde ise, taşıyanın sorumluluğu Borçlar Kanunundaki genel hükümlere göre tayin edilecektir.⁴

Ticaret Kanununda taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen hükümlere baktığımızda, bir taraftan emredici hükümlerle düzenlenmiş (TK 1116), diğer taraftan belirli istisnaların söz konusu olduğu hallerde, bu hükümlerin emredici niteliğe sahip olmadıkları kabul edilmiş ve belirli sınırlı bazı hallerde de taşıyanın şahsi kusuru dışında gemi adamları ve kendi adamlarının kusurları ile sebep oldukları yük ziyan ve hasarı için sorumlu olmayacağı hükme bağlanmıştır⁵. Diğer bir deyişle Ticaret Kanunu taşıyanın sorumluluğunu bazı hususlarda emredici hükümlerle düzenlemek suretiyle onun bu sorumluluğunu önceden daraltmak veya tamamen bertaraf etmek imkanlarını ortadan kaldırmış olmasına rağmen, diğer taraftan onun yükünü hafifletmek amacıyla kanuni sorumsuzluk halleri kabul etmiştir. Bunları mutlak sorumsuzluk halleri ile muhtemel sorumsuzluk halleri olmak üzere iki grupta toplamak mümkündür⁶.

TK. 1062/II'de taşıyanın kendi adamları ve gemi adamlarının teknik ve notik mahiyetteki kusurları ile kendi şahsi kusuru olmaması şartıyla, yangın sonucunda meydana gelecek ziyan ve hasardan dolayı sorumlu olmayacağı belirtilmektedir. Bu sayılan olaylar taşıyanı mutlak olarak sorumluluktan kurtarmaktadır. Kanunun 1063/1. fıkrasında sayılan ve denizciliğin tipik bazı tehlikeleri olan olaylardan ise taşıyan sorumlu tutulmamakta ama mutlak sorumsuzluk halleriyle arasında ispat sistemine ilişkin farklar vardır. Bu maddedeki sayılan olaylar ise muhtemel sorumsuzluk halleridir.

Taşıyanın sorumluluğunun sözleşme ile de sınırlandırılması ve kaldırılması kararlaştırılabilir. Buna dair kayıtlara sorumsuzluk klozları denmektedir⁷. Bunlardan birincisini yükün konişmentoda öngörülen belirli sebeplerden biri ile ziyan veya hasara uğraması halinde taşıyanın sorumlu olmayacağını kararlaştırıldığı muafiyet klozları (exception clauses) oluşturur⁸. Muafiyet klozu ile takip edilen amaç TK 1063'de olduğu gibi taşıyanı kurtuluş kanıtı getirmekten kurtarmaktır⁹.

⁴ Akıncı, S.: Deniz Hukuku, Navlun Mukaveleleri, İstanbul 1968, sh.293 v.d., Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.132, Kender/Çetingil, sh.108.

⁵ Kender / Çetingil, sh.108.

⁶ Akıncı, S.: Deniz Ticareti Hukuku Dersleri, İstanbul 1961, sh.142, Kender/Çetingil, sh.115-117.

⁷ Kender/Çetingil, sh.121. Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.187.

⁸ Kender/Çetingil, sh.121, Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.187, Sezerer, Gamze: Emredici Hükümlerin İstisnaları ve Sorumsuzluk Klozları, İstanbul 1987 (Yayınlanmamış Tez), sh.40-41

İkinci çeşit kayıtlarda ise, taşıyan gemi adamlarının, kendi adamlarının veya yardımcı şahıslarının kusurlu fiillerinden sorumlu olmayacağı öngörür. Bu klozlar -negligence clauses- grubunu meydana getirir¹⁰.

Bu klozlarla taşıyanın sorumlu olmadığı haller, emredici hükümlerin istisnaları olmak üzere, mutlak sorumsuzluk hallerine ilaveten sözleşme gereğince, taşıyanın şahsi kusuru, kendi adamları ve gemi adamlarının ticari kusurlarından ve başlangıçtaki elverişsizlikten doğan zararlar bakımından da genişletilmektedir¹¹.

Yukarıda taşıyanın sorumluluğu ve sorumluluğunu kaldıran haller hakkında kısa bir bilgi verdik, inceleme konumuzu mutlak sorumsuzluk halleri oluşturmaktır. Mutlak sorumsuzluk halleri üzerinde teker teker durularak incelenmeye çalışılacaktır.

II. MUTLAK SORUMSUZLUK HALLERİ

TK 1061/1. fıkrasına göre; taşıyan malların yüklenmesi, istiflenmesi, elden geçirilmesi, taşınması ve boşaltılması safhalarında tedbirli bir taşıyanın göstereceği dikkat ve ihtimamı göstermekle yükümlüdür. Aksi takdirde, meydana gelecek zararlardan dolayı sorumlu olacaktır. TK 1061/ II. fik. ise bir kurtuluş beyyinesi getirerek, taşıyanın tedbirli bir taşıyanın sarf edeceği bütün dikkat ve ihtimamı göstermiş olmasına rağmen önüne geçemeyeceği sebeplerden dolayı zararın meydana gelmiş olduğunu ispat ederse sorumlu olmayacağını belirtmiştir¹².

Bu maddeyi takip eden TK 1062. maddede taşıyanın sorumsuzluğunu sağlayan bazı haller ortaya koyulmuştur. TK. 1062/II. fik.'sına göre ise, taşıyan her türlü taşımalarda gemi adamlarının nautik-teknik kusuru ile yangına neden oluşturan kusurlarından sorumlu değildir. Taşıyanın kendi şahsi kusuru söz konusu olmadıkça belirtilen hallerde yük ziya veya hasan için sorumlu olmaz

İlk defa 1893 tarihli Harter Kanununun ticari kusurdan doğan sorumluluğunun anlaşma ile ortadan kaldırılmasını yasaklamış, ancak buna karşılık bir taviz olmak üzere teknik kusurdan mutlak sorumsuzluk

⁹ “ Kırılma frankodur” veya “ akma Frankodur” tarzında ifade edilen riziko kayıtları da bu kategoriye dahildir. Bkz. Kender/Çetingil, sh.121, Çağa/Kender, sh.187.

¹⁰ Sezerer, sh.42, Okay, S.: Deniz Ticareti Hukuku I, İstanbul 1970, sh.235.

¹¹ Kender/Çetingil. sh.121, Serzerer, sh.42-43, Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.188.

¹² Çağa, Navlun Sözleşmesi, sh.135 vd.

öngörülmüştür. Lahey Kaidelerince (mad 4 § 2a) benimsenen bu esas sonradan kanunumuza geçmiştir¹³.

Taşıyanın mutlak sorumsuzluk hallerinden birini düzenleyen TK 1064. mad. ise şu hükümler düzenlenmiştir: Taşıtan veya yükletenin, malın cins veya kıymetinin konişmentoya yanlış yazılmasına bilerek sebebiyet vermeleri halinde taşıyan her türlü sorumluluktan kurtulur (TK 1064/1 fik.)

Mutlak sorumsuzluk hallerinde taşıyan yalnız akdi sorumluluktan değil, haksız fiil sorumluluğundan da kurtulur¹⁴. Taşıyan olmayan donatanın yükle ilgililere karşı sorumluluğu, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan sorumluluğu derecesinde olduğundan o da bu hallerde sorumlu tutulamaz (TK 947).

A. Geminin Sevkine ve Teknik İdaresine İlişkin Kusurlardan Sorumsuzluk

TK 1062/11. fik. uyanınca yüke gelen zarar taşıyanın adamları ile gemi adamlarının geminin sevk ve idaresindeki kusurlarından kaynaklanıyorsa taşıyan sorumlu olmaz. Yangından kaynaklanan sorumsuzluk üzerinde ileride durulacaktır. Geminin sevk ve idaresinden kaynaklanan kusurlardan dolayı taşıyanın sorumluluğunu tayin ederken üç ayrı durum üzerinde durmamız gerekmektedir¹⁵:

- Taşıyanın adamları ile gemi adamlarının geminin sevkindeki kusur ve ihmalleri,
- Taşıyanın adamları ile gemi adamlarının geminin idaresindeki kusur ve ihmali,
- Taşıyanın adamları ile gemi adamlarının yüke ilişkin alınması gereken tedbirlerdeki kusur ve ihmali (ticari kusur).

Teknik kusur ve ticari kusur arasındaki fark üzerinde durulacaktır.

1. Geminin Sevkinde Kusur (Fault in the navigation)

Geminin şevkine ait hareketten maksat geminin hareketi ile ilgili seyrü sefere ilişkin fillerdir yani bütün manevra hareketleri, haritayı uygulama, rota takibi, dümen ve makina kumandaları, mevki tayini, ışıklandırma, meteorolojik haberleri anlama, radara bakılması, işaret

¹³ Çığa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.156.

¹⁴ Okay, sh.216.

¹⁵ Ülgener, F.: Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul 1991, sh.75.

verme, deniz trafik kurallarına uyma gibi hususlardır¹⁶. Geminin hareketine ilişkin tedbirlerdeki bir kusur, geminin sevkine ilişkin bir navigasyon kusuru, notik kusurdur¹⁷.

Kusurun derecesinin önemi yoktur. Gemi adamlarının kasten kötü sevk ve idare etmeleri halinde de yüke gelecek zararlardan taşıyan sorumlu değildir¹⁸. Doğal olarak üçüncü kişilere karşı sorumluluğu devam eder¹⁹.

Taşıyan burada kendisinin kaptan olduğu haller hariç, pek nadir olarak bu fiillere iştirak eder. Örneğin taşıyan kaptan sıfatıyla gemiyi bizzat sevk ediyorsa veya gerekli olduğu halde bir klavuzun gemiye alınmasını men etmesi halinde taşıyan sevke müdahale etmiş olur ve bu suretle sorumsuzluk hükmünden yararlanmaz²⁰.

Geminin sevkindeki kusurlarla ilgili birçok örnek verilebilir. Birkaç tanesi üzerinde durulursa:

- Yolculuk başlangıcında geminin sevkindeki kusur ile başlangıçtaki elverişsizliği karıştırmamak gerekir. Çünkü bu durum taşıyan için bir sorumsuzluk sebebi oluşturmamaktadır. Örneğin taşıyan gemisini bir fırtınanın geldiğini bile bile, buna karşı gerekli tedbirleri almadan, geminin aksak yönlerini gidermeden yolculuğa çıkarsa, bu sebeplerden doğacak zararların kaynağı TK 1061 ve devamı hükümleri değil TK 1019. maddesidir²¹. Ancak sonraki elverişsizlikten doğan sorumluluk ise TK 1061 v.d. hükümlerine tabi olduğundan, yolculuk başladıktan sonra doğacak elverişsizlik veya bunun giderilmemesindeki kusurlar çok kere geminin teknik yönetimine ilişkin kusur niteliği taşıyacağından, bunlardan taşıyan TK 1062/II. fık. uyarınca sorumlu olmayacaktır²².

¹⁶ Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.156, Kender, R.: Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, İstanbul 1984, sh.82, Kender/Çetingil, sh.115, Tekil, F.: Deniz Ticareti Hukuku, C.I, İstanbul 1970, sh.613, Y.11.HD.8.2.1991, 444/29, BATIDER, 1990,C.XV, S.3, sh.174.

¹⁷ Çağa/Kender Navlun Sözleşmesi, sh.156, Akıncı, Deniz Hukuku, sh.410, Okay, sh.216.

¹⁸ Akıncı, Deniz Hukuku, sh.140, Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.156, Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, sh.76, Y.11.H.D. 5.6.1978 gün E.78/2366, K.2953 bkz., Başbuğoğlu, T.; Türk Ticaret Kanunu CII. Ankara 1988, sh.75.

¹⁹ Okay, sh.217.

²⁰ Akıncı, Deniz Hukuku, sh.410, dipnot 8, Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.156.

²¹ Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, sh.72.

²² İzveren/ Franko/ Çalık, sh.238, Y.11.HD. 22.1.1988, E.3987/5285, K.1988/183'e göre, geminin sevkı sırasında gemi adamlarının teknik kusurundan kaynaklanan navlun zararlarından donatan sorumlu tutulamaz, Çevik, O., N.: Türk Ticaret Kanunu ve Uygulamasına İlişkin Mevzuat, Ankara 1993, sh.875, Y.11.HD. 25.6.1985,

- Geminin manevraları ile ilgili olarak pervane ve motor gücü ile yaptığı hareketler sevk kusuru içine girer²³.

- Sevk kusurunun en tipik örneği ise kusurlu hareket veya manevra sebebiyle iki geminin çarpışmasından ortaya çıkar²⁴. Çatma mücbir sebepten ileri gelebileceği gibi, geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden de doğabilir. Örneğin geminin bozuk bir dümen tertibatı olması gibi. Bu takdirde TK 1019 gereğince taşıyan sorumludur²⁵. Çatma halinde her iki geminin adamlarının da kusuru varsa yükle ilgililer kendi taşıyan/donatanlarından akdi sorumluluk hükümlerine ve TK 947'ye dayanarak talepte bulunamazlar. Ancak çatma hükümleri ve BK 55 uyarınca tazminat işleyebilmeleri mümkündür²⁶. Kusurlu gemi donatanının/taşıyanının kendi gemisindeki yükle ilgililere karşı sorumluluğu, acaba taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldıran hükümlere tabi olacak mıdır? Çok defa çatma gemi adamlarının teknik kusuru yüzünden meydana gelir ve tıpkı taşıyan gibi TK 1062/11 fik. uyarınca sorumluluğu ortadan kalkacak mıdır?

Sorun akdi sorumluluğa ait sınırlamaların taşıyanın haksız fiil sorumluluğuna şamil olup olmayacağı problemidir. Her ne kadar taşıyanın çatma hükümlerinden sorumluluğu bir haksız fiil sorumluluğu değilse de kusurlu gemi adamının haksız fiil sorumluluğuna ek bir sorumluluktur²⁷.

Taşıyanın sorumluluğunu kaldıran hükümlerin haksız fiil sorumluluğu hakkında da geçerli olup olmayacağı Alman Hukukunda tartışmalıdır. Wüstendörfer'e göre bu hükümlerin tümü geçerli olmaz. Schaps Abraham ise TK 1062/II. fik. dışında diğer bütün kısıtlamaların haksız fiil sorumluluğuna uygulanacağı kanısındadır²⁸.

E.1985/673, K.1985/183 bkz., Çevik, sh.877, Y.11.HD. 21.1.1988, E.5285/12. 183 bkz., Eriş,G.; Türk Ticaret Kanunu, C.III, Ankara 1990, sh.489, Y.11.HD. 22.1.1988, E.87/5285, K.88/183 sayılı karar için bkz. Yargıtay Kararları Dergisi, C.14, S.4, sh.514.

²³ Kaptanın yanlış rota takip etmesi veya diğer sevk ve idare yanlışlığı yapması sebebiyle geminin karaya oturduğu ve yükün teknik kusur sonucu ziyana uğradığının anlaşılmasına göre, bu durumda TK 1062/II. uyarınca taşıyan sorumlu tutulmayacaktır, Y.11.HD. 29.12.1988, E.6670/K. 8007, Eriş, sh.483, Y.11.HD. 8.2.1991, E.91/444, K.91/729 sayılı kararı için bkz. BATIDER, C. XV., S.3, sh.174.

²⁴ Akıncı, Deniz Hukuku, sh.410, Çağa,/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.156.

²⁵ Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.156, dipnot 79, Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, sh.77.

²⁶ Çağa, T.: Çatmalarda Uygulanabilecek Mesuliyet Hükümlerine Dair, Hikmet Belbez'e Armağan (BATIDER, 1987,C.XIII, s.3-4, sh.5 vd).

²⁷ Çağa, Çatmada Mesuliyet, sh.15.

²⁸ Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh. 209.

Kannatimize göre; taşıyanın akdi sorumluluk alanında kanunda öngörölmüş olan sorumsuzluk ve sınırlamaların haksız fiil sorumluluğu alanında da geçerli olmalıdır. Navlun sözleşmesine konu olan eşyanın ziya ve hasarı nedeniyle taşıyanın kendi adamları veya gemi adamlarından birine karşı dava açılırsa, onlarda taşıyan için öngörölen sorumsuzluk hallerinden yararlanabilir.

Çağa'nın kabul ettiği ve bizimde katıldığımız görüŖe göre: Taşıyanın yükle ilgililere karşı olan sorumluluğu, fiili zarara yol açan gemi adamının kusuru teknik kusur teşkil ettiği takdirde söz konusu olmadığı halde, çatmada teknik kusur halinde de taşıyanın sorumluluğu gerçekleşir. Başka bir deyişle taşıyanın/donatanın yükle ilgililere karşı sorumluluğunun şartları çatma hükümlerinde TK 947' nin aynı değildir. Çatma hükümleri uyarınca bu sorumluluğu gerçekleştiren her olay TK 947'deki sorumluluğu gerçekleştirmeyecektir²⁹.

Görölüyor ki çatma hükümlerinin uygulanmasında TK 947 hükmü ve bunun matufu olan taşıyanın akdi sorumluluğuna ilişkin kısıtlamalar uygulanmayacaktır. Varılan sonuç çatma hükümlerinin kaynağı olan Brüksel Konvansiyonu ile uyum içindedir³⁰.

Çatma halinde zarar görenler karşı geminin donatanından TK 1218/ I.fik. uyarınca o gemi adamlarının çatmadaki kusurları nispetinde, TK 947 ve BK 55'e dayanarak tazminat talep edebilirler³¹.

2. Geminin İdaresindeki Kusur (in the management of ship)

Geminin teknik idaresine ilişkin kusurdan neyin anlaşılması gerektiğini tayin ve tespit etmek oldukça zor bir iştir. Geminin şevki ile başkaca teknik idaresini birbirinden ayırmak zor olsa da her ikisi hukuken aynı sonuca götürdüğünden bunun pratik bir önemi yoktur³².

²⁹ Çağa, Çatmada Mesuliyet, sh.19.

³⁰ Çağa, Çatmada Mesuliyet, sh.20, Y.11.H.D. 21.9.1982 tarihli ve E.1982/3233, K.1982/3592 kararda, taşıyan çatma sırasında kendi gemisinde zayı olan yük dolayısıyla gemi adamlarının kusuru oranında sorumludur, Aybay, G.: Deniz Ticaret Hukuku İte İlgili Yargıtay Kararları, İstanbul 1986, sh.207, Ayrıca bkz., Y.11.HD. 22.11.1988 tarihli E. 1987/5285, K, 1988/183' da ...çarpma sonucu oluşan yırtıktan taşınan ham petrolün denize aktığı ve diğer bir değişle meydana gelen zararın geminin sevki ile ilgili teknik kusurdan kaynaklanmış olduğu anlaşıldığından mahalli mahkemenin davayı reddi doğrudur. Doğanay, İ.: Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C.III, Ankara 1990, sh.2569, dipnot 474, Y.T.D. 13.4.1971 gün ve E.484, K.2977, sayılı karar için bkz. Doğanay. sh.2569. dipnot 475.

³¹ Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.157.

³² Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.157, Kender, sh.82, Okay, sh.217. Akıncı. Deniz Hukuku, sh.40.

Geminin teknik idaresi, geminin sevki dışında kalan teknik idaresine ilişkin bütün tedbirleri ve özellikle geminin yolculuk sırasında elverişli halde tutulması için gerekli olanları kapsamaktadır³³. Ancak bu bakımdan geminin seyir halinde olması veya limanda yükleme veya boşaltma yapıyor olması durumunda bir değişiklik meydana getirmemektedir³⁴.

Taşıyan geminin başlangıçta elverişsiz olmasından veya ticari kusurdan ileri gelen zararlardan emredici şekilde sorumlu olduğundan (TK 103 9. 1061 ve 1116) geminin başkaca teknik idaresine ait tedbirlerin geminin başlangıçta elverişsizliğine yol açan olay ve ticari kusur teşkil eden tedbirlerden ayırt edilmesi önemlidir³⁵.

Geminin teknik idaresine ilişkin kusurun gemi makina ve aksamına -kaptan ve donatan- tarafından gösterilmesi gereken dikkat ve ihtimam olarak ele almak yerinde olur. Örneğin gemi yola çıktıktan sonra arızalanan dümen veya kazanın kaptan tarafından tamir ettirilmemesi geminin başkaca teknik idaresindeki kusuru meydana getirir ve önemle belirtmeli ki taşıyan, gemi adamlarının yalnız yolculuk başladıktan sonra geminin teknik idaresine ilişkin kusurları için sorumlu değildir³⁶. Eğer sözkonusu kusur yolculuğun başlangıcına kadar farkına varılması gereken ve gemiyi denize, yola ve yüke elverişsiz kılan bir eksikliğin giderilmemesi ile ilgili ise veya zarar doğrudan doğruya geminin herhangi bir cihaz veya aksamının yolculuğun başlangıcında mevcut olan bir arızadan ileri geliyorsa, bu geminin teknik idaresine ilişkin bir kusur değil, bu geminin yola elverişsizliğini ortaya koyan bir haldir. Bu durumda taşıyan sorumludur³⁷.

Geminin teknik idaresine ait bir kusurdan bahs olunması için zararın doğrudan doğruya gemideki bir eksiklikten değil taşıyanın fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin kusurlu bir hareketinden ileri gelmesi gerekir. Buna karşılık yolculuk sırasında geminin denize elverişli tutulması için alınması gerekli tedbirlerdeki kusurlar teknik idare kusurlarından sayılır³⁸.

³³ Akıncı, Deniz Hukuku, sh.410, Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi. sh.157, Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, sh.79.

³⁴ Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, sh.79.

³⁵ TK 1062 fik. 3'te " Tereddüt halinde zararın, teknik idarenin neticesi olmadığı kabul edilir." hükmünü koymuştur. Kanunun ve mehazı olan Lahey Kuralları'nın amacı, taşıyanın sorumsuzluk hallerini vaktiyle sözleşmelerde yer alan sorumsuzluk şartlarına nisbetle genişletmek değil, aksine daraltmaktır. Bkz. Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.157.

³⁶ Kender/Çetingil, sh.115.

³⁷ Kender/Çetingil, sh.115, Doğanay, sh.2570, Okay, sh.217.

³⁸ Okay, sh.218, Doğanay, sh.2570, İzveren/Franko/Çalık, sh.246.

Geminin dengesinin düzeltilememesi, kırılan lomboz veya yolculuk sırasında doğan arızalara karşı önlem alınmaması halleri geminin teknik yönetimine ilişkin kusurdur³⁹. Ülgener' in verdiği bir örnekte şöyle denmektedir: Yolculuk başlangıcından evvel boru patlamışsa, bunun verdiği zarar TK 1062/II.fık. kapsamına, bu tamir edilmeden yola çıkmış ve seyir halindeyken yükün ziyan ve hasarında uğramasına neden olmuşsa bunlarda TK 1019 sınırlarına girmektedir⁴⁰. Kanaatimize göre, bu örnekte tam aksi bir uygulamanın olması gerekir.

Geminin idaresine ilişkin kusur yolculuk sırasında bir ana limana uğranılması halinde ortaya çıkması mümkündür. Çünkü yukarıda bahsedildiği gibi bu tür hataların gerçekleşebilmesi bakımından geminin seyir halinde olması gerekmemektedir⁴¹.

3. Teknik Kusur ve Ticari Kusur Ayrımı

Teknik kusur ve teknik idare kusurunun her ikisi Fransız hukukunda -faute nautique- (notik kusur) şeklinde adlandırılmakta ve bu deyim denizcilik çevrelerinde yaygınlaşmış bulunmaktadır. Fransa'da notik olmayan kusurları ifade etmek üzere kullanılan bir diğer deyimde vardır ki buna "ticari kusur" anlamında olmak üzere -faute commerciale- denilmektedir⁴².

Görülüyor ki sevk ve teknik idare kusurunun karşıt kavramını gemi adamlarının yükün bakım ve muhafazasındaki kusurlar demek olan ticari kusur teşkil eder. Taşıyan gemi adamlarının veya kendi adamlarının ticari kusurlarıyla yüke verdikleri zararlar için sorumludur. Bu itibarla bir olayda gemi adamının kusurunun sevk ve teknik idaremi yoksa ticari kusur mu olduğu şeklindeki ayrım çeşidini tayin önem taşır⁴³.

Ticari kusur yükle ilgili ve onun menfaatine olan tedbirlerin alınmasına ilişkin bulunmaktadır. Deniz hukuku alanında ticari kusurun belirlenebilmesi amacıyla teknik idare kavramının sınırını çizmek için 1061. mad. yer alan "yükleme, istif, elden geçirme, taşıma ve boşaltma"

³⁹ TK. 1062/II.fık.'da yer alan başkaca teknik idaresine ait bir hareketten amaç, geminin seyir amacıyla yapılan işlemin dışında, geminin yararına onun nakil, teçhizat ve araçlarının kullanılmasıdır. Gemi dengesini sağlamak için gemi adamlarının balast tanklarının doldurulması ve boşaltılmasındaki kusurları teknik idare kusurudur. Y.11.H.D. 8.2.1991, E.444/K.729, BATIDER, 1990, C.XV, s.3. sh.174. Ayrıca bkz. Y.11.H.D. 1.10.1981, E.37. 34/K. 4110, Aybay, sh.181 ve Y.11.H.D. 10.7.1987, E.2148/K.4158, Eriş, sh.574.

⁴⁰ Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, sh.79.

⁴¹ Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, sh.79.

⁴² Tekil, F.: Deniz Hukuku, İstanbul, 2001, sh.315.

⁴³ Kender/Çetingil, sh.115-116, Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.157, Okay, sh.218

fiil ve tedbirleri kaideten daha ziyade yükün menfaatine olan tedbirlerdir, gerekli özenin gösterilmemesi halinde ticari kusur oluşturacağı ve bu fiillerin neticede dolaylı olarak geminin menfaatine hizmet etseler dahi durumun değişmeyeceği kabul edilmektedir⁴⁴.

TK 1062/2'de teknik ve ticari kusurun ayrılmasında güçlükleri önlemek için daha ziyade yükün menfaati icabı olarak alınan tedbirlerin geminin teknik idaresine dahil sayılmayacağı öngörülür. Fakat buna rağmen bu konuda bir tereddüt ortaya çıkarsa kanunumuzu göre zararın teknik idare sonucu olmadığı kabul edilir(TK 1062/3). Görülmektedir ki kanun koyucu her tereddüt halinde ticari kusur varsayarak, soruna yükü ilgili lehine bir çözüm getirmiştir⁴⁵.

Denizcilik işletmelerinde, navlun sözleşmesinin icrası sırasında gemi adamlarının teknik ve ticari kusurlarının birbirinden ayrılmasında, uluslararası uygulamada (mahkeme içtihatlarında) kusurun taalluk ettiği tedbirin alınmasındaki amaç esas alınmaktadır⁴⁶. İşte bu (somut) amaç göz önünde tutularak varılan sonuçlara ait iki örnek verirsek⁴⁷:

- Makina kısmında muslukların ve subap kapaklarının iyice kapatılmaması, kazan ve dümen tertibatına gerekli özenin gösterilmemesi, geminin iyi halde tutulmasına, emniyetin sağlanmasına dikkat edilmemesi, hep başkaca teknik idare kusurlarıdır⁴⁸.

- Et veya yaş meyve için frigorifik teçhizatın bakımsızlığı ticari kusurdur; gemi adamlarını kumanyalarının muhafazasında da yararlanmalarına rağmen bunların asıl amacı yükün muhafazasıdır⁴⁹.

⁴⁴ Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.158, Kender. sh.83.

⁴⁵ TK 1062/fık.3 hükmü Lahey Kaideleri (Brüksel Anlaşması) ve Alman Kanunundan (HGB)'den daha ileri giderek tereddüt halinde zararın, teknik idarenin neticesi olmadığını kabul etmiştir. Kanunu ve mehzası olan Lahey Kurallarının amacı, taşıyanın sorumsuzluk hallerini vaktiyle sözleşmelerde yer alan sorumsuzluk şartlarına nispetle genişletmek değil, aksine daraltmaktır, Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.157.

⁴⁶ Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.158, Kender. sh.83.

⁴⁷ Çağa, Navlun Sözleşmesi, sh.158, Kender, sh.83.

⁴⁸ Y.TD 22.10.1948, E.1428/K.4407 sayılı kararda, malların geminin su alması sebebiyle ıslanması halinde taşıyanın kusuruyla zararın anmasına neden olursa sorumludur. Çevik, sh.872, dipnot 2024, Ayrıca Y.TD 13.10.1959, E.1365/K.2497 sayılı kararda, "kamaradan geçen bir borunun patlaması sonucu tütünler ıslanması, bora patlaması imal hatasından veya borunun donmasından meydana gelmiş olsa da gemi adamlarının kusuru teşkil eder. Taşıyan sorumlu tutulmalıdır" demektedir. Ülgener karara katılmamaktadır. Boru patlaması ticari kusur değildir, çünkü yük sular içinden kurtarılmıştır, Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, sh.82, dipnot 31.

⁴⁹ Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.158.

B- Yangın Zararlarından Dolayı Sorumsuzluk

Taşıyanın yüke gelen ziya veya hasardan dolayı sorumluluğunu bertaraf edebildiği diğer bir mutlak sorumsuzluk hali de olayın kaynağının yangın olmasıdır. Yangın zararlarından da taşıyan kendi kusuru olmadıkça sorumlu değildir (TK1062/2). Gerek gemi de gerekse yükün taşınmak üzere teslim alındığı andan varna limanında gönderilene teslim edildiği an arasında karada meydana gelen yangınlar buraya dahildir⁵⁰. Yangın zararlarından sorumsuzluk Brüksel Sözleşmesinde, Alman Kanununda açıkça belirtilmiştir. Buna karşılık Fransız Kanununda konuya dair bir şey söylenmemiştir. Zira Fransız Hukukunda yangının kaideten mücbir sebebe dair sorumsuzluk hükmüne dahil olduğu fikri hakimdir⁵¹.

1. Yangının Niteliği

Yangından söz edilebilmesi için açık bir ateş veya alevin bulunması gerekir⁵². Yüklerin kızışmış olması, akkor haline gelmemesi şartıyla sorumluluğu ortadan kaldırmaz. Yangın çıkmadan, aşırı ısıdan ileri gelen zararlar buraya girmez⁵³.

Ancak bir yangın dolayısıyla (örneğin dumandan veya yangın söndürme faaliyetlerinden) meydana gelen dolaylı zararlarda yangın zararlarıdır⁵⁴.

Yükün kendine has özelliklerinden dolayı kızışmışsa, bundan dolayı taşıyanın herhangi bir şekilde sorumluluğu bulunmamaktadır, ancak bunun hukuki dayanağı mutlak sorumsuzluk değil muhtemel sorumsuzluktur⁵⁵.

2. Yangının Sebepleri

a) Yangın gemi adamlarının teknik kusurlarından ileri gelmişse, taşıyan yangının meydana getirdiği bütün zararlar hakkında sorumluluktan kurtulacaktır. Zaten taşıyan bundan teknik kusur sebebiyle

⁵⁰ Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.158.

⁵¹ Akıncı, Deniz Hukuku, sh.425, Tekil, Deniz Ticaret Hukuku, sh.623-629, Tekil, Deniz Hukuku, sh.316.

⁵² Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.158, Ülgener, F.: Yangın Zararları Hakkında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluğu, İstanbul Barosu Dergisi, s.1-2-3, 1987, sh.97, Kender, sh.84, Tekil, Deniz Ticaret Hukuku, sh.622-623, Akıncı, Deniz Hukuku, sh.425.

⁵³ Okay, sh.222, Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, sh.87.

⁵⁴ Kender, sh.84, Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.158, Akıncı, Deniz Ticareti Hukuku, sh.145, Tekil, Deniz Ticaret Hukuku, sh.622.

⁵⁵ Ülgener, Yangın Zararları, sh.97.

sorumlu değildir⁵⁶. Örneğin geminin bir kanaldan geçerken projektörlerin gücünün arttırılması gerekmiş, ancak kısa devre yapıp gemide yangın çıkmışsa taşıyan sorumlu değildir⁵⁷. Kazan fazla ısıtma sonucu patlamış ve yangın çıkmışsa yine aynı durum sözkonusudur⁵⁸,

b) Yangın gemi adamlarının ticari bir kusurundan diğer bir ifadeyle yüke özen gösterilmemesinden ileri gelmişse, taşıyan sorumlu değildir. Örneğin ambarda, kibrit veya mum yakılması, sigara içilmesi nedeniyle çıkan yangının sonuçlarına yükle ilgililer katlanacaktır⁵⁹. Ancak bu konuda doktrinde tartışma vardır. Wüstendörfer'e göre taşıyanın sorumlu olacağı ancak yükle ilgilinin gemi adamlarının ticari kusurunu ispat etmekle yükümlü olduğu belli edilmektedir⁶⁰. Bu görüş diğer yazarlarca kabul edilmemektedir. Kanaatimizce de uygun olan yazarların görüşüne göre TK 1062/II.fık. asıl önemli olan yangın zararlarının ticari kusurlardan kaynaklanmasında ortaya çıkmıştır. Wüstendörfer'e katılırsak kanunun amacına aykırı davranılmış olur. Kanun yangına dair hükmü bir muhtemel mesuliyetsizlik hali olarak tanzim etseydi ayrıca 1062/II.fık.'da özellikle belirtmezdi⁶¹.

c) Yangın gemi adamlarının, geminin yolculuk başında denize, yola, yüke elverişli olmasına gereği gibi özen göstermemiş olmalarından ileri gelmişse (yangına yol açan kazan arızaları dikkatsizlik yüzünden keşfedilmemiş veya tesbit olunduğu halde haber verilmemiş) taşıyan bundan sorumludur⁶².

Her ne kadar yangın halinde taşıyan yalnız kendi kusurundan ileri gelmediği hallerde, onun elverişsizlikten ileri gelen yangından sorumlu tutulmayacağı düşünülebilirse de kaynak Brüksel Sözleşmesi de gözönüne alınarak yangınla ilgili hükmün 1019. mad. hükmünü bertaraf etmediğine ve taşıyanın elverişsizlikten doğan bir yangından ileri gelen zararlardan sorumlu olacağına hükmedilmesi gerekir⁶³.

⁵⁶ Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh. 158, Ülgener, Yangın Zararları, sh.97, Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, sh.89, Y.11.H.D. 27.6.1983 gün E.3183/K.3335 sayılı karar için bkz. Başbuğoğlu, T.: Türk Ticaret Kanunu, C.II, Ankara 1988. sh.1380.

⁵⁷ Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, sh.89.

⁵⁸ Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.159, Eriş, sh.486.

⁵⁹ Kender, sh.84, Kender/Çetingil, sh.116, Ülgener, Yangın Zararları, sh.97.

⁶⁰ Wüstendörfer'in görüşü (274-275) için bkz. Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.159.

⁶¹ Akıncı, Deniz Hukuku, sh.431, Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, sh.92.

⁶² Okay, sh.222, Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.159, Y.11.HD 25.1.1985 gün E.85/K. 163 göre, yangın başlangıçtaki elverişsizlikten doğmuşsa taşıyan sorumludur, Doğanay, sh. 2573, Y.11.HD 5.2.1985 aynı kararın ayrıntı olarak incelenmiş hali için bkz. Aybay, sh.234-236.

C- Taşıtan Veya Yükletenin Yükün Cins Veya Değerini Kasden Yanlış Bildirmesi

TK. 1064. mad. göre taşıtan veya yükleten yükün cins veya değerinin konişmentoda yanlış gösterilmesine bilerek sebep olmuşsa taşıyan her türlü sorumluluktan kurtulur. Taşıyan bu kanuni sorumsuzluk halini, yalnız taşıtan veya yükletene karşı değil iyi niyet sahibi de olsa gönderilene karşı da ileri sürebilir⁶⁴.

Bu madde Lahey Kaidelerinin 4.paragraf 5.mad/1.fık.'dan esinlenerek yasaya yansımıştır. Bu kural sadece kıymetli eşya için değil her türlü yük için geçerli bulunmaktadır. Gemiye alınan yükün miktar veya markaları hakkında yapılan yanlış beyanlar bu madde kapsamı dışındadır⁶⁵. TK 1064/I. fık. hükmünün uygulanabilmesi için malın cins ve kıymeti hakkındaki yanlış beyanın bilerek yapılmış olması yani kasdın varlığı şarttır. Ağır kusur yeterli değildir, mutlaka kast gerekmektedir⁶⁶. Yükün değeri ister düşük ister çok yüksek gösterilmiş olsun 1064 bu iki halde de uygulanabilir. Taşıyanın zarara uğraması şart değildir⁶⁷.

Taşıyan navlun sözleşmesinden, konişmentodan ve aynı zamanda donatan ise TK 947'den doğan sorumluluktan kurtulur. Ancak Borçlar Hukukuna dayanan (BK 41, 55) haksız fiil sorumluluğu devam eder. Kanunun kaynağı Lahey Kaideleri yalnız deniz hukukundan doğan sorumluluktan kurtarmaktadır⁶⁸.

Her kural için uygulanan objektif iyi niyet kuralı TK 1064 içinde geçerlidir. İyi niyet kuralına aykırı ise sorumluluktan kurtulamaz.

⁶³ Yangın gemi adamlarının geminin yolculuk başında denize, yola ve yüke elverişli olmasına gereği gibi Özen gösterilmemiş olmasından kaynaklanmasa, bundan kura! olarak taşıyan sorumludur. Y.11.HD. 25.1.1985, E.74/K.163 bkz. Başbuğoğlu, sh.1386-1381, Başka bir kararda sorumlu olduğu tekrarlanmıştır. Y.11.HD 27.6.1983 gün E.3183, K.3335, Başbuğoğlu, sh.1379, İzveren/Frankox/Çalık, sh.248, Kender/Çetingil, sh.116.

⁶⁴ Kender/Çetingil, sh. 116-117, Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, sh,146.

⁶⁵ Akıncı, Deniz Hukuku, sh.436.

⁶⁶ Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.173, Eriş, sh. 4949.

⁶⁷ Akıncı, Deniz Hukuku, sh.278. Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.173.

⁶⁸ Akıncı, Deniz Hukuku, sh.437, Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.174, Y. II. HD 17.11.1981 gün E.81/4401, K.81/4869 sayılı kararda, taşıyanın, taşıtan veya yükletenle anlaşarak konişmentoya gerçeğe aykırı kayıt koyması yüzünden gelecek sorumluluklardan dolayı taşıtan ve yükletene rücu hakkı bulunduğunu düzenleyen anlaşmalar batıldır, Başbuğoğlu, sh.1384 ve Aybay, sh.19. Y.II.HD 23.6.1980 E.3327/3342 sayılı Kararında ise, ...yükleme limanı yetkililerinin, resmi kayıtlarına dayalı olarak düzenlenen belgeden, gemiye fiilen yüklenen miktar ile, alıcısına teslim edilen miktarın uygun bulunduğu ve bu suretle konişmento içeriğinin aksi geçerli olan bir belge ile anlaşılması, davanın kabulüne, bkz.. Eriş. sh.500.

Sözelimi beyan edilen kıymetle gerçek değer arasındaki farkın cüzi ve taşıyanında bundan bir zarar görmemiş olması hali böyledir⁶⁹

II. İSPAT KÜLFETİ

TK 1062/II.fık.'daki şartların mevcut olduğuna, yani zararın adamlarının veya gemi adamlarının geminin şevkine veya başkaca teknik idaresine ait bir hareketten veya yangın neticesi meydana geldiğini ve kendisinin bir kusuru bulunmadığını taşıyan ispat etmek zorundadır⁷⁰.

İspat yükü bakımından Okay aksi fikirdedir⁷¹:

"Geminin şevkine ve teknik idaresine ilişkin kusurlardan ileri gelmesi halinde de aynı hükmün cari olması aksi fikrin müdafaasını kolaylaştırmakta ve güçlendirmektedir. Çünkü bu halde zararın sözü geçen unsurlardan ileri geldiğini ispat eden taşıyan onun doğum sebebini açıklamış ve şahsi kusurun yokluğunu dolayısıyla ortaya koymuştur. Taşıyanın kusursuzluğunun İspatı ancak zararın gemi adamlarının kusurundan ileri geldiğini ispatla mümkün olabilir. Oysa taşıyan bunu esasen ispat etmiş bulunacaktır. Kaynak Brüksel Sözleşmesi de ispat külfetinin yükü ilgiliye ait olduğunun kabulünü gerektirmektedir. Yangın halinde ise asıl olanın mesuliyetsizlik olduğu şahsi kusurdan mesuliyetin bunun istisnasını teşkil ettiği, istisnaya dayananın bunu ispat etmesi gerektiği söylenebilir".

Kanaatimizce Okay'ın görüşlerinde şu hatalar bulunmaktadır:

- Borçlunun kusursuzluğunun ispatı sözleşmeler hukukunda genel kaidedir. Taşıyanın kendi kusursuzluğunu ispatı ise özellikle teknik şarlar altında cereyan eden deniz seferi için daha kolaydır.

- Taşıyanın kusursuzluğunun ispatının ancak zararın gemi adamlarının kusurundan gelmiş olduğunun ispatı şarına bağlı olduğu yolundaki iddiası bir fiksiyondur.

- Yangın halinde neden sorumsuzluğun kural, şahsi kusurun istisna olduğu da anlaşılammaktadır.

Yangın dolayısıyla sorumsuzluğun ispatında taşıyan önce ziyan veya hasarın yangından kaynaklandığını ispat etmeli sonra bu yangının meydana gelişinde kusuru bulunmadığını göstermelidir⁷². Yükü ilgili

⁶⁹ Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.174.

⁷⁰ Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.159, Akıncı, Deniz Hukuku, sh.425.

⁷¹ Okay, sh.223'den naklen alınmıştır.

⁷² Akıncı, Deniz Hukuku, 435, Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, sn.92-93. Ülgener, Yangın Zararları, sh. 101-102.

şahıs yangının başlangıçtaki elverişsizlikten doğduğunu iddia ediyorsa burada zararını tazmin etmek için yükü ilgili ispat etmek zorundadır⁷³.

TK 1064. maddenin uygulanması söz konusu olduğu hallerde acaba ispat külfeti kime düşecektir?

Konişmentoda ki beyanların yanlış olduğunu ve kası ispat taşıyana aittir. Taşıyanın gerçek değeri bildiğini ispat ise yükü ilgiliye düşer⁷⁴. 1064/II.fık. göre donatanın/taşıyanın taşıtan ve yükletenle anlaşarak konişmentoya gerçeğe aykırı kayıtlar koyması yüzünden doğacak zararlardan dolayı taşıtan veya yükletene rücu hakkı bulunduğunu düzenleyen anlaşmalar hükümsüzdür. Kanunun bu maddesi emredici hükümdür⁷⁵.

SONUÇ

Taşıyan kendi adamlarıyla gemi adamlarının kusurlarından kendi kusuru gibi sorumlu olmakla beraber, malın kaybı veya hasarı yüzünden doğan zarar “ geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ait bir hareketin veya yangının neticesi olduğu takdirde” yalnız varsa kendi kusurundan sorumludur (TTK1062/II). Böylece taşıyan yükün uğradığı zararın sözü geçen sebeplerden kaynaklandığı ve kendisine yöneltilecek bir kusurunun da bulunmadığı takdirde sorumluluktan kurtulur. Ayrıca taşıtan veya yükletenin malın cins veya kıymetinin konişmentoda yanlış gösterilmene bilerek sebep olunmuşsa, taşıyan her türlü sorumluluktan kurtulmaktadır (TTK 1064/II). Konişmentodaki beyanların yanlış olduğunu ve kası ispat taşıyana ait olacaktır.

Görülmektedir ki kanun taşıyanın akdi sorumluluğu alanında sorumsuzluk ve sınırlamalar getirmiştir. Ancak bu sorumsuzluğun haksız fiil sorumluluğu alanında da geçerli olacağı yönünde bir düzenleme yapmamıştır. TTK 1062. maddesine bir ekleme yapılarak bu durumun haksız fiil sorumluluğu alanında da uygulanabileceği belirtilebilir.

⁷³ Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, sh.93.

⁷⁴ Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, sh.174.

⁷⁵ Y.İI.HD 17.11.1981 E.4401/K.4869 bkz. Doğanay, sh.2581.