

PAPER DETAILS

TITLE: Uluslararası Tasimalarda Tasiyanin Sorumlulugu (Yargitay 11.H.D. 04.06.2002 Tarihli Bir Kararinin Degerlendirmesi)

AUTHORS: Sevde Erten

PAGES: 1-20

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/199429>



ULUSLARARASI TAŞIMALARDA TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

*** Yargıtay 11.H.D. 04.06.2002 Tarihli Bir Kararının Değerlendirmesi**

****Arş. Gör. Sevd e Erten**

1.KARAR METNİ

Özet: TTK.'nın 1067.maddesinde öngörülen bir yıllık dava açma süresi, hak düşürücü süre mahiyetinde olup , niteliği gereği bu bir yıllık hak düşürücü sürenin, taşıyanlar arasındaki rücu davalarında da gözetilmesi gerekmektedir.Burada zamanaşımı süresi söz konusu olmadığından, rücu davalarında zamanaşımının, ödeme tarihinden itibaren başlatılması kuralının uygulama yeri yoktur.

Yarg.11.HD.,04.06.2002, E.2002/2461, K.2002/5763

Taraflar arasında görülen davada (İzmir 1.Asliye Ticaret Mahkemesince verilen 23.11.2001 tarih ve 200/13-2001/1249 sayılı kararın Yargıtayca incelenmesi duruşmalı olarak davalı vekili tarafından istenmiş olmakla temyiz dilekçesinin de süresinde verildiği anlaşıldıktan sonra tetkik hakimi tarafından düzenlenen rapor dinlendikten ve yine dosya içerisindeki dilekçe, layihalar, duruşma tutanakları ve tüm belgeler okunup incelendikten sonra işin gereği görüşülüp düşünüldü:

*Yargıtay 11 .HD.,04.06.2002, E.2002/2461, K.2002/5763, Yargıtay Kararları Dergisi
Cilt:28,Sayı:10,Ekim 2002,s. 1521

** İstanbul Ticaret Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Araştırma Görevlisi



Davacı vekili , dava dışı P....A.Ş. tarafından yurt dışından ithal edilen kauçuk emtiasının taşıma işini müvekkilinin üstlendiğini ve emtianın davalıya ait gemi ile taşındığını; ancak geminin batması ile yükün uğradığı hasardan dolayı yük sahibinin sigortacısı tarafından açılan rücu davası ve icra takibi ödeme yaptıklarını ve ödediklerinin davalıdan tahsili için başlattıkları takibe haksız yere itiraz edildiğini ileri sürerek, itirazın iptalini ve icra inkar tazminatının tahsilini talep ve dava etmiştir.

Davalı vekili, TTK.'nun 1067.maddesinde öngörülen bir yıllık hak düşürücü sürenin geçtiğini, kaptanın teknik kusuru nedeniyle taşıyanın sorumlu olmadığını ve ihbar yükümlülüğünün yerine getirilmediğini savunarak davanın reddini istemiştir.

Mahkemece toplanan deliller ve yaptırılan bilirkişi incelemesi sonucuna göre , geminin denize ve yüke elverişsizliği nedeni ile battığının kabulünün gerektiği davacının ödediği 54.697.000.000TL.'sının tahsilini isteyebileceği gerekçesiyle , davanın kısmen kabulüne , takibin 59.915.133.000-TL, üzerinden devamına , asıl alacağa takip tarihinden itibaren faiz yürütülmesine , 23.966.053.200 TL. icra inkar tazminatının davalıdan tahsiline karar verilmiştir.

Kararı , davalı vekili temyiz etmiştir.

Dava , deniz taşıması sırasında yükte meydana gelen zararın rücu yolu ile alt taşıyıcıdan tahsili istemine ilişkindir. Davalı taşıyıcı , TTK.'nun 1067. maddesine dayalı olarak hak düşürücü süre savunmasında bulunmuştur.

Dairemizin kökleşen uygulaması uyarınca , TTK.'nun 1067. Maddesinde öngörülen bir yıllık dava açma süresi , hak düşürücü süre mahiyetindedir. Anılan yasa maddesinde , malların tesliminden veya teslim edilmiş olmaları icap eden tarihten



itibaren bir yıl içinde mahkemeye müracaat edilmediği takdirde , taşıyan aleyhine malların ziya ve hasarından dolayı her türlü sorumluluk davası hakkı düşeceği öngörülmüş olup , niteliği gereği , hak düşürücü sürenin taşıyanlar arasındaki rücu davalarında da gözetilmesi gerekir. Burada zamanaşımı süresi söz konusu olmadığından rücu davalarında zamanaşımının ödeme tarihinden itibaren başlaması kuralının uygulanma yeri yoktur. Doktrinde de aynı görüş hakimdir. (Bkz. Çağakender , Deniz Ticaret Hukuku , Navlun Sözleşmesi, 6.Bası, İst.2001 C.2, s.204)

Mahkemece açıklanan hususlar gözetilerek , hak düşürücü sürenin saptanması ve sonucuna göre karar verilmesi gerekirken , yazılı şekilde hüküm tesisi yerinde görülmediğinden , kararın bu nedenle davalı yararına bozulması gerekmiştir.

Sonuç : Yukarıda açıklanan nedenlerle davalı vekilinin temyiz itirazlarının kabulü ile kararın davalı yararına (BOZULMASINA) , 250.000.000TL. duruşma vekillik ücretinin davacıdan alınarak davalıya verilmesine , ödediği temyiz peşin harcın isteği halinde temyiz edene iadesine , 04.06.2002 tarihinde oybirliği ile karar verildi.

2.DEĞERLENDİRME

2.1. Olay

Dava konusu, deniz taşıması sırasında geminin batması sonucu yükün uğradığı hasar karşılığını, yük sahibinin sigortacısı tarafından açılan rücu davası sonucunda ödemiş bulunan taşıyanın, alt taşıyıcıdan¹ rücu'an tahsili istemine ilişkindir.

¹ Yargıtay kararında alt taşıyıcı tabirini kullanmış olsa da , davalı taraf deniz ticaret hukuku esasları uyarınca asıl taşıyan olarak nitelendirilmektedir, bkz. Deniz Ticareti Hukuku C.II Navlun Sözleşmesi Çağa , Tahir/ Kender, Rayegan . 6.Bası ; Beta Yayınevi , 2001 İstanbul , s.9 vd. Karar incelememizde bundan sonra asıl taşıyan terimi kullanılacaktır.

Davacı taşıyan, deniz taşımasına konu olan malların davalıya ait geminin batması nedeni ile hasara uğraması sonucu, mal sahibinin sigortacısına yükün uğradığı zararı ödediğini ileri sürerek, davalı asıl taşıyan aleyhine, ödemiş olduğu hasarı rücu'an tazmin etmek üzere icra takibine başlamıştır. Davalı (donatan,asıl taşıyan), icra takibine itiraz etmiştir. Bunun üzerine davacı (alt taşıyan), takibe haksız yere itiraz edildiğinden bahisle, itirazın iptali ile davalı asıl taşıyan aleyhine icra inkar tazminatına hükmedilmesini, İzmir 1 .Asliye Ticaret Mahkemesi'nde dava etmiştir.

Davalı, itirazın iptali davasına verdiği cevapta üç ayrı itiraz ileri sürerek davanın reddini talep etmiştir. Bu itirazlar ;

1. TTK.'nın 1067.maddesinde rücu davaları için öngörülen bir yıllık hak düşürücü sürenin geçirilmiş olduğu itirazı ,
2. Geminin batmasında kaptanın teknik kusuru olduğundan bahisle asıl taşıyan /donatan olarak sorumluluklarının bulunmadığı itirazı,
3. TTK.m.1066'da hüküm altına alınmış, ihbar külfetinin yerine getirilmediği itirazlarıdır.

2.2. Esas Mahkemesinin Kararı

Esas mahkemesi, deliller ve bilirkişi incelemesi sonucunda dava konusu malları taşıyan geminin, denize ve yüke elverişsiz olması nedeni ile battığına ve malların bu nedenle hasara uğradığına kanaat getirmiştir. Bundan dolayı, davalının yükün uğradığı zarardan sorumlu olduğunu ve davacının, sigorta şirketine ödemiş bulunduğu miktarı davalıdan rücu'an talep edebileceğine karar vermiştir. Ayrıca, asıl alacağa takip tarihinden itibaren faiz uygulanmasına ve icra inkar tazminatına da hükmetmiştir.



İncelediğimiz karar metninde, Esas mahkemesi, davalının hak düşürücü süre itirazına ve ihbar külfetine uyulmadığı itirazlarına değinmemiş ve bu itirazları reddetme gerekçesini belirtmemiştir.

Aşağıda, Yargıtay'ın görüşünü incelerken tartışacağımız üzere, asıl uyuşmazlık davalının ilk itirazında da ileri sürdüğü gibi, TTK.m.1067'de düzenlenmiş hak düşürücü sürenin olayımıza uygulanıp uygulanamayacağına ilişkindir.

Esas Mahkemesi, davayı kısmen kabul etmiştir. "Kısmen kabul kararının" asıl uyuşmazlık konusuna bir etkisi bulunmaması nedeni ile, bu konuyu değerlendirmemizde tartışma konusu yapmayacağız.

2.3.Yargıtay 11.Hukuk Dairesinin Kararı

Yargıtay 11.H.D., davalı vekilinin talebi üzerine yaptığı temyiz incelemesinde, TTK.m. 1067'de öngörülen hak düşürücü sürenin taraflar arasındaki ihtilafa uygulanıp uygulanamayacağı hususunu esas almıştır ve yerel mahkemenin, bu süreyi nazara almadan hüküm tesis etmesi nedeniyle, Yargıtayca karar bu yönden bozulmuştur.

Dava konusu olayda söz konusu olduğu üzere, eğer taraflar MÖHUK m.24.1 uyarınca hukuk seçimini açık olarak yapmamışlarsa, "borcun ifa yeri hukuku"; ifa yerinin birden fazla olması halinde, "borç ilişkisinin ağırlığını teşkil eden edimin ifa yeri hukuku" uygulanır.(MÖHUK.m.24.2) Yargıtay kararına konu olan olayda, davalının, davacının, gönderen yahut gönderilenin yabancı uyruklu olup olmadıkları anlaşılamamakla beraber, yurtdışından mal ithal edilmesi sebebiyle, uluslararası bir taşıma mevcuttur ve uygulanacak olan hukuk, varma limanı ülkenin hukuku olan Türk Hukuku'dur. Esas mahkeme ve Yargıtay'ın verdikleri kararda bu husus

tartışılmamış olduğu halde, doğrudan Türk Hukuku'nun uygulanmış olması, üstte anılan madde uyarınca isabetlidir.

Karar incelememizde açıklanmasına çalışacağımız iki husus, TTK.m.1067'deki dava açma süresinin hukuki niteliği ve bu hükmü, taşıyanlar arasındaki rücu davalarında uygulanabilirliği olacaktır.

2.4. TTK.m. 1067'nin Hukuki Niteliği

2.4.1. TTK.m. 1067- Dava Hakkının Düşmesi

Malların tesliminden (TTK.madde 1066 fıkra 1,cümle 1) veya teslim edilmiş olmaları icabeden tarihten itibaren bir yıl içinde mahkemeye müracaat edilmediği takdirde, taşıyan aleyhine malların ziya ve hasarından dolayı her türlü mesuliyet davası hakkı düşer.

2.4.2. İlgili Maddede Söz Edilen Ziya Ve Hasar Kavramı

"Taşıyan, navlun mukavelesi uyarınca taşıma taahhüdü ile zilyedliğini elde ettiği yükü boşaltma limanında tesellüm etmeye yetkili olan şahsa (tamamen veya kısmen) teslim edemiyorsa, yükün ziyaa uğradığından bahsedilir.

Yükün (haricen de olsa) yaralanması ve bundan dolayı değerinde bir azalma meydana gelmesi halinde hasarın varlığı kabul edilir.Eğer geçici bir kötüleşme (nemlenme, başka bir kokunun sinmesi) varsa, bu ancak devamlı olarak bir değer kaybına sebep olduğu takdirde ha.sar şeklinde değerlendirilebilir²."

² Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, ÜLGENER M.F., DER Yayınları, İstanbul 1991, s.66



2.43.Dava Açma Süresinin Niteliği

Dava açma süresinin niteliği doktrinde ve Yargıtay kararlarında tartışmalıdır. Yargıtay bazı kararlarında dava açma süresini zamanaşımı süresi, bazı kararlarında ise hak düşürücü süre olarak kabul etmiştir. Fransız Hukuku'nda bu süre zamanaşımı süresi olarak kabul edilmektedir ; Hamburg Kurallarına göre (mad.20 § 1) süre iki yıl olup, niteliği itibariyle bir zamanaşımı süresidir⁵. Çağa, Tahir / Kender, Rayegan, bu sürenin hak düşürücü süre olduğu görüşündedir⁶.

Dava açma süresinin hukuki niteliğini belirleyebilmek için öncelikle zamanaşımı süresi ve hak düşürücü süre kavramlarının tanımlanması gerekmektedir.

"Zamanaşımı, bir hakkın kazanılmasında veya kaybedilmesinde kanunun kabul ettiği sürenin tükenmesi olarak ifade edilmektedir.⁷ Hukukumuzda zamanaşımı bir def'i niteliğinde olup, taraflar ileri sürmedikçe hakimce re'sen nazara alınamamaktadır⁸. Zamanaşımını ileri süren borçlu, aynı zamanda bu sürenin dolduğunu da kanıtlamakla yükümlüdür. Buna karşılık, zamanaşımının durduğu veya kesildiği ileri sürülüyorsa, bu durumu kanıtlamak alıcıya düşecektir⁹."

³TD.'nin 28.2.1961 gün , E.3013 , K.686 sayılı kararı uyarınca bu süre zamanaşımı süresidir. (İl.Kaz. İçt.D.S. 5,s.354) TD.'nin 25.11.1960 gün , E.2293 , K.3202 sayılı kararı da aynı yöndedir. (Batider, c.II,S.3 , s.398)'den naklen MOROĞLU , E. ; MOROĞLU , N. , Notlu - İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat, Filiz Kitabevi , 5.bası , İstanbul 1997

⁴ HGK.'nun 10.10.1962 gün , T/64 , K.34 sayılı kararı (Batider c.II,S.3,s.503)'den naklen (dn. 3)

⁵ ÇAĞA , T. /KENDER , R. , s.203'te(dn. 6), bkz.fdn. 1)

⁶ ÇAĞA , T. /KENDER , R. , s.203'te(dn. 6) , bkz.(dn.1) ; ve KENDER.R. , Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu , Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu , Bildiriler-Tartışmalar , 26-27 Ocak 1984 İstanbul, Sigorta Hukuku Türk Derneği AIDA , Ankara 1984 , s.92

⁷TUTUMLU,M.A., Türk Borçlar Hukukunda Zamanaşımı ve Uygulanması, Ankara 1991, s.5'den naklen AKINCI Z.,Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Seçkin Yayınevi , 1 .Bası Ankara 1999, s. 166

⁸UMAR,B./YILMAZ,E.,İspat Yükü,2.Bası,İstanbul 1980,s.306'dan naklen AKINCI Z., s. 166 , (dn. 7)

⁹ TUTUMLU,M.A.,s.8'den naklen AKINCI, Z.,(dn. 7)

"Hak düşürücü sürede ise, zamanın geçmesinin bir hakkın sona ermesine yol açması, o süre içinde hak sahibinin hakkını kullanmamış veya daha geniş bir ifade ile yapması gerekeni yapmamış olmasından ileri gelir. Bu hallerde hakkın sona ermesi sadece zamanın geçmesinden değil, tayin edilen süre içerisinde hak sahibinin hareketsiz kalmasından dolayıdır. Bu halde sürenin hak düşürücü süre olmasından bahsedilir. Prensip itibari ile böyle süreler yenilik doğuran haklar için söz konusu olur¹⁰."

Zamanaşımı, aslında alacak hakları için söz konusu olmakla beraber, bazen dava yolu ile kullanılan ve nitelikleri icabı hak düşürücü süreye tabi olması gereken bazı yenilik doğuran haklar için de zamanaşımının kabul edildiği görülmektedir ve bu sebeple kanunlardaki dava açına sürelerinin zamanaşımı mı yoksa hak düşürücü süre mi olduğu tartışmalara yol açmaktadır. Kanunlarda kullanılan deyimlerde titizlik gösterilmemiş olması , güçlük yaratmaktadır. Oysa ki bir sürenin hak düşürücü süre mi yoksa zamanaşımı süresi mi olduğunun tayininin büyük önemi vardır. Bu iki hukuki kavram arasındaki farkı şu şekilde netleştirebiliriz :

Hakim hak düşürücü süreyi re'sen nazara alabildiği halde, zamanaşımını kendiliğinden nazara alamaz.(B.K.m. 140)

Zamanaşımı süresinin işleminin durması veya kesilmesi mümkün olduğu (BK.m.132,133) halde, hak düşürücü sürenin işlemesi durmaz ve kesilmez".

TTK.'nın 1067.maddesi uyarınca yükün zıya ve hasarından dolayı her türlü sorumluluk davası bir yıllık hak düşürücü süreye tabidir. Bu süre, teslimden veya mallar teslim edilmemişse de teslim edilmiş olmaları gereken tarihten itibaren

¹⁰OĞUZMAN,M.K./ ÖZ . M.T.,Borçlar Hukuku Genel Hükümler , Filiz Kılabevi , İstanbul 2000, s.448

¹¹Yarg. HGK.2.6.1965,E-1-689/K.232'ye de bkz. .RKD.1966,sayı4,II/1,sah.67;Yarg.HGK.22.2.1984,8-645/131(YKD.1985/2,sah.159).den naklen OĞUZMAN.M.K./ BARLAS , N. , Medeni Hukuk Giriş - Kaynaklar - Temel Kavramlar , Beta Yayınevi, 9.bası , İstanbul 2002 , s. 152 , 153



işlemeye başlar. Dava hakkının düşmesini önlemek için, ya hak düşürücü süre olan bir yıl içinde mahkemeye başvurmak veya icra takibinde bulunmak gereklidir¹².

Mehaz kanun Alman Kanunu (HGB) ve Türk Hukuku açısından bir inceleme yapıldığında, yükün hiç teslim edilmemesi veya hasarlı teslim edilmesinden doğan taleplerin, bir süre ile sınırlandırılmasında TTK.'da yer alan ve gemi alacaklısı hakkını düzenleyen 1259-1262.maddelerin asıl olduğu, 1067.maddede öngörülen hak düşürücü sürenin ise hem Alman Ticaret Kanununa hem de Ticaret Kanunumuza 1924 tarihli Brüksel Konvansiyonuma taraf olunması sonucunda bir milletlerarası kural olarak girdiği görülür¹³.

Bu milletlerarası kuralın hukuki niteliği ise, hem Türk hukukunda hem de uluslararası alanda tartışmalıdır. Yargıtay'ın son yıllardaki içtihatları, doktrindeki baskın görüşle aynı yönde olup, bu sürenin hak düşürücü süre olduğu yönündedir¹⁴.

Karar metninde de, Yargıtay kökleşmiş içtihatları gereği, TTK.'nın 1067.maddesinde öngörülen bir yıllık dava açma süresini, hak düşürücü süre olarak değerlendirmektedir.

¹² KENDER , R. / ÇETİNGİL , E. .Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler ,gen.7.bası , İstanbul, 2003 s.133 ve KENDER,R., (dn.6) s.92 ,Yazar bu sürenin muhafaza edilmesinde,mahkemeye müracaat yanında, hakeme müracaat veya icra takibine başlamak veya iflas masasına müdahalenin de aynı hukuki sonucu doğuracağını kabul etmiştir.

¹³ ATAMER , K.Taşıyanın.Yükün Zararından Doğan Sorumluluğunda Hak Düşürücü Süre (TTK m. 1067) ,s. 121 XIII.Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu 5-6 Nisan 1996-Ankara s. 113-164

¹⁴ ATAMER (DN. 13), s.122



*2.4.4.Gemi Alacaklısı Hakkı ve TTK.m.1259 ve m.1260'da öngörülen
Zamanaşımı Süreleri*

Üçüncü maddede de değindiğimiz üzere mehz kanun HGB'nin deniz alacaklarındaki talebin süre yönünden sınırlandırılmasına ilişkin ilk ve asıl düzenlemesi, gemi alacağı hakkının zamanaşımına bağlanmasıdır.TTK.m.1067'nin hukuki niteliğini belirlemek açısından, gemi alacağı hakkının ve bu hakkı sona erdiren zamanaşımı süresinin incelenmesi gereklidir.

"Ticaret Kanunumuz 1235.maddesinde on bent halinde saydığı bazı alacaklılara, (gemi alacaklıları : Schiffsglaubiger) alacaklarını deniz servetinden diğer (adi ve rehinli) bütün alacaklardan önce almak hususunda « gemi alacaklısı hakkı » adı ile bir imtiyaz tanımıştır. Kanun 948 ve 1234/1.maddelerinde donatanın mesuliyetini deniz serveti ile sınırlamakla tek taraflı olarak onu korumuştur. Böylece donatanın kara servetine el uzatabilmek imkanından yoksun bırakılan alacaklılara buna mukabil deniz servetinden öncelikle haklarını alabilmek imtiyazının tanınması (Korrelatsgedanke : mütekabiliyet fikri) himayede eşitlik ve adaletin sağlanması açısından zorunludur ¹⁵."

"Kanun , geminin uzun süre rehin hakkı ile kayıtlı kalmasını önlemek üzere TK.1259'da gemi alacaklısı hakkını da bir veya iki yıl gibi nispeten kısa bir zamanaşımına tabi tutmuş ve bunu gerçekleşmesi ile deniz serveti üzerindeki rehin hakkının temin ettiği (donatana karşı olan) şahsi alacağını da -ona katılma yoluyla- zamanaşımına uğramasını 1260.maddesinde kabul etmiştir¹⁶."

¹⁵ ÇAĞA ,T.,Deniz Ticareti Hukuku III , Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları , Müruruzaman , Deniz Hukukunda Cebri İcra , s. 1

¹⁶ÇAĞA, T/KENDER, R., fdn. 1), s.322



2.4.5.TTK.m. 1067 ile TTK.m. 1259/1260 İlişkisi

Aynı yük zararından doğan alacaklar için, başvurmamız gereken hükümler taşıyan aleyhine açılacak davalarda TTK.m.1067'deki hak düşürücü süreyi; donatan aleyhine olan talep hakları söz konusu olduğunda ise TTK.m.1259/1260'daki zamanaşımı sürelerini belirleyen hükümlerdir¹⁷.

Bu maddelere göre 1 yıllık zamanaşımı süreleri ve hak düşürücü süre aynı zamanda işlemeye başlayacak ve birbirlerine paralel olarak cereyan edeceklerdir.Ancak, zamanaşımı sürelerinin **Borçlar** Kanunu uyarınca kesilmeleri veya durmaları mümkün olduğundan hak düşürücü süre genellikle önce sona erecektir¹⁸.

TTK.m.1260 2.fıkra "1067.madde hükmü mahfuzdur" denilmektedir.Bu hüküm, zamanaşımı süresi ile hak düşürücü süre arasındaki ilişkiyi belirlemektedir. Ticaret Kanunu, 1067.madde hükmü saklıdır demekle, hak düşürücü süre hükümlerine öncelik tanımıştır. Bu bağlamda, tazminat talepleri için dava hakkının düşmesi ile, bir fer'i bir alacak olan gemi alacaklısı hakkı (rehin hakkı) da düşer. Bunun sonucu olarak da, donatana ve gemi adamlarına karşı mevcut şahsi talep hakkının da zamanaşımına uğrayacağı kabul edilmektedir¹⁹.

TTK.in.1067 ve TTK.m.1259/60 arasındaki bu ilişki, taşıyanın aynı zamanda donatan olup olmaması şartına bağlı değildir.Taşıyan aynı zamanda donatan olmasa da, taşıyana karşı olan dava hakkının düşmesiyle, donatana karşı gemi alacaklısı hakkı (rehin hakkı) da zamanaşımına uğrayacaktır.

¹⁷ ÇAĞA , T./KENDER , R., s.205 , (dn.1)

¹⁸ ÇAĞA , T./KENDER , R., s.205 , (dn.1)

¹⁹ ÇAĞA , T./KENDER , R., s.206 , (dn.1)

2.5. TTK.m1067'nin Taşıyanlar Arasındaki Rücu Davalarında Uygulanabilirliği

2.5.1. Genel Olarak

Deniz taşımacılığından doğan malların uğradığı hasar sorumluluğunu kimlerin nasıl yükleneceği, TTK.'nunun *donatanın* sorumluluğuna ilişkin 947.maddesi, *taşıyanın* sorumluluğuna ilişkin 1061 ve devamı maddeleri ve *gemi alacaklısı hakkına* ilişkin 1235.maddesinde düzenlenmiştir.

Bu sorumlulukların zaman bakımından sınırlandırılmaları hususu da yine aynı kanunun 1067.maddesinde ve 1259 ile 1260.maddelerinde açıklanmıştır.

TTK.'nun deniz taşımacılığında ve özellikle navlun sözleşmesinde sorumluluğu düzenleyen bu hükümlerinin taşıtan²⁰ ve taşıyan arasında açılacak tazminat davalarında uygulanacağı açıktır.

Taşıyanlar (asıl taşıyan ve alt taşıyan) arasında ise malların hasara veya ziyaa uğraması nedeni ile açılacak sorumluluk davalarına hangi hükümlerin uygulanacağına TTK.'da değinilmemiştir. Ticaret Kanunumuz, alt navlun sözleşmesine yalnız m.1060'da temas etmiştir. Bu madde uyarınca, asıl taşıyanın ve taşıtanın m. 1052/1057'de düzenlenmiş olan boşaltmaya ilişkin hak ve borçları, alt taşıyan ve taşıtanın TTK.m.1059 uyarınca olan hak ve borçlarından hiçbir surette etkilenmemektedir²¹. Fakat yukarıda da belirttiğimiz üzere, taşıyanlar arasındaki

²⁰ Yükin ziya ve hasara uğraması sebebi ile tazminat talebine hakkı olanlardan en başta geleni navlun mukavelesinin bir tarafını teşkil etmesi itibarıyla taşıtandır. Bundan başka söz konusu hakkı haiz olanlar, konişmentoyu halen elinde bulunduran yükleten , boşaltma limanında ise gönderilen ile özellikle konişmentonun yetkili hamilidir.ÜLGENER , M.F. Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri , DER Yayınları İstanbul, 1991, s.68

²¹ ÇAĞA , T./KENDER , R., s.11, (dn.1)



rücu davaları için özel bir hüküm getirilmemiştir. Yargıtay kararında da çözümlenen ve incelemesini yapmakta olduğumuz husus budur.

Malın hasara uğramasından dolayı taşıtana müteselsil alacaklı olan sigorta şirketine tazminat ödemesinde bulunmuş olan alt taşıyan, kusurlu olduğunu iddia ettiği asıl taşıyandan ödemiş olduğu miktarı hangi hukuki ilişki dahilinde dava edecektir? Aşağıda inceleyeceğimiz husus bu soruna yönelik olacaktır.

2.5.2. Asıl Taşıyan ve Alt Taşıyan Arasındaki İlişki

Navlun sözleşmesinin taraflarını taşıyan ve taşıtan oluşturur. Taşıyan, deniz yolu ile yük taşımayı taahhüt eden taraftır²². "Tatbikatta navlun sözleşmesinin bir ayrımı da alt taşıma ve asıl taşıma mukaveleleridir. Donatan veya gemi işletme müteahhidi değilse, bir kimsenin yük taşımayı taahhüt etmesi halinde alt taşıma sözleşmesi söz konusu olur. Fakat bu kimsenin yük taşıma taahhüdünü yerine getirebilmesi için bu defa taşıtan olarak donatan veya gemi işletme müteahhidi ile ayrıca bir navlun sözleşmesi yapması gerekir. Bu sözleşmeye ise asıl taşıma sözleşmesi denir.

Burada tek bir taşıma işi fakat iki sözleşme vardır. Asıl taşıma sözleşmesindeki taşıtan, alt taşıma sözleşmesinde alt taşıyan olarak ortaya çıkar²³."

Karara konu olayda, bir asıl taşıma sözleşmesi söz konusudur. Asıl taşıma sözleşmesi her ne kadar alt taşıma sözleşmesine bağlı olarak kurulmaktaysa da başlı başına ayrı bir navlun sözleşmesidir. Bu nedenle "Asıl taşıyan ve onun adamları, gemi adamları hariç alt taşıyanın BK.m.100 uyarınca yardımcı şahıslarıdır²⁴"

²² KENDER, R./ÇETİNGİL, E., (dn. 12), s.95

²³ KENDER, R./ ÇETİNGİL, E. ,(dn. 12), a.98

²⁴ ÇAĞA/ KENDER, (dn. 1), s. 11

hükmü, davacının davalıya açmış olduğu rücu davasında uygulama alanı bulamayacaktır. Eğer dava, taşıtan, gönderilen veya yük sigortacısı tarafından, alt taşıyana karşı açılmış olsaydı, bu durumda alt taşıyanı, asıl taşıyanın adamlarının eyleminden BK.m.100'ün "bir borcun ifasında yardımcı şahıs kullanan kimse, bunların sözleşmeye aykırı davranışlarından dolayı sorumludur"²⁵ hükmü uyarınca sorumlu tutmak mümkün olabilirdi. Fakat olayımızda davacının alt taşıyan olması nedeni ile ve asıl taşıyanla arasında bağımsız bir navlun sözleşmesi bulunmasından dolayı, BK.m.100'e yönelme imkanı bulunmamaktadır.

2.5.3. Taşıyanlar Arasındaki Rücu Davalarında Uygulanacak Hükümlerin Tartışılması

Yargıtay kararına konu olan olayda, daha evvel de belirtildiği üzere, davacının, gönderilen veya onun sigortacısı değil de alt taşıyan olması sebebi ile, asıl taşıyan ile aralarındaki ilişkiye BK.m.100 hükümleri uygulanamamaktadır ve aralarında bir yardımcı şahıs ilişkisi de kurulmuş olmamaktadır. Fakat, taşıyanlar arasındaki rücu davalarına uygulanacak hükümlerin tartışılması bakımından, davacının, zararı karşılamış bulunan sigorta şirketi olması halinde ve asıl taşıyanın da alt taşıyanın yardımcı şahsı olması halinde izlenecek olan yola da değinilmesi gerektiği kanaatindeyiz.

Borçlu ile yardımcısı arasında bir akit bulunup bulunmaması, borçlunun ödediği tazminat için yardımcı şahsa rücu etmesi bakımından önemlidir. Aralarında bir akit varsa, borçlunun yardımcıya rücu edebilmesi bu akdin hükümlerine, aksi halde

²⁵ Bu kuralın bir kusursuz sorumluluk hali olduğu görüşü için bak.SEROZAN , R. , Borçlar Hukuku Genel Bölüm , C.3, İfa - İfa Engelleri - Haksız Zenginleşme , İstanbul 2002 , Filiz Kitabevi , göz.geç.gen.3.bası, s.235 vd.



yardımcının davranışı alacaklıya karşı haksız fiil teşkil ediyorsa BK.m.51 hükümlerine tabi olacaktır .

"Bazı hallerde, yardımcı şahsın fiili hem sözleşmeye aykırılık, hem de haksız fiil teşkil edebilir.Bu hallerde haksız fiil sorumluluğu ile sözleşme sorumluluğunun yarışması hali söz konusu olur.Bu yarışma , değişik kökenli istemlerin seçenekli (alternatifli) yarışmasıdır, yığışik (kümülatif) yarışması değildir²⁷."

Yardımcının davranışının alacaklıya karşı haksız fiil teşkil ettiği kabul edilip borçlunun ödediği tazminat için yardımcıya BK.m.51 gereğince rücu edebileceği hallerde, rücu davası BK.m.60'taki sürelerle tabidir . Eğer borca aykırılığın akitten doğduğu kabul edilirse, akde aykırılığa uygulanan hükümler gereğince borçlunun yardımcı şahsa açacağı rücu davası BK.m.125'teki on yıllık zamanaşımı süresine tabi olacaktır.Yargıtay'ın kararında, davada uygulanma yeri olmadığını belirttiği rücu davalarındaki ödeme tarihinden itibaren başlayan zamanaşımı kuralı, BK.m.125'deki genel zamanaşımı kuralıdır.

Olayımızda ise, asıl taşıma sözleşmesinin tarafları arasında bağımsız bir navlun mukavelesi yapılmıştır. Davacı ile (alt taşıyan) davalı (asit taşıyan) arasında bağımsız bir akit mevcut olduğuna göre, rücu bu akdin hükümlerine tabidir ve aralarında da BK.m.100 uyarınca bir yardımcı şahıs ilişkisi bulunmamaktadır. Bu bağlamda, Yargıtay'ın da kararında belirttiği üzere genel borç ilişkilerinde zamanaşımını düzenleyen BK.m.125vd. kuralları uygulanamaz; Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır, çünkü "bir iş TTK. tarafından düzenlenmişse ticaridir.Kanun

²⁶OĞUZMAN/ÖZ(dn.10) ,s.352, dn.362

²⁷SEROZAN , R. , (dn.24) , s.246

²⁸Bazı hallerde de BK.m. 100'den doğan sorumluluk ile BK.m.55 'ten doğan sorumluluk yarışır.Donatanın BK..m.55'e göre istihdam edilen olduğu kabul edilirse , bundan doğan sorumluluk da yine BK.m.60'daki sürelerle tabidir.bak.OĞUZMAN/ÖZ (dn. 10), s.570vd.

yoluyla bir iş ticaridir denilince artık ona uygulanacak hükmü aramak bir ana problemi teşkil etmez. Zira ticarilik niteliğini tayin eden hüküm, esasen işi düzenlemektedir²⁹."

2.6. Sonuç

Deniz taşımalarında, malın hasara uğraması halinde ve bir asıl taşıma sözleşmesinin varlığı durumunda, sözleşme tarafı olan taşıyanların hasardan dolayı birbirlerine nasıl rücu edecekleri TTK.'da düzenlenmemiştir. Aynı zamanda TTK.m.1067'de belirtilen taşıyana karşı açılacak her tür sorumluluk davasında dava açma süresinin bir zamanaşımı süresi mî yoksa bir hak düşürücü süre mi olduğu doktrinde tartışmalıdır.

Yargıtay, bu kararı ile TTK.m. 1067'de öngörülen dava açma süresinin bir hak düşürücü süre olduğu yönündeki kökleşmiş kanaatine bağlı kalmıştır. Ayrıca taşıyanlar arasındaki sorumluluk davalarına da TTK.m. 1067'nin uygulanacağını belirterek asıl taşıma sözleşmesinin de bağımsız bir navlun sözleşmesi olduğu görüşünü ve taşıyanlar arasında bağımsız bir akit olması halinde alacaklıya verilen zarardan dolayı açılacak bir rücu davasına, bu sözleşmenin hükümlerinin uygulanacağı (taşıyanlar arasındaki hükümler navlun sözleşmesine aittir) görüşünü benimsemiştir. Kanaatimizce bu görüş isabetlidir.

Günümüzde navlun sözleşmelerinin asıl taşıma - alt taşıma ve karma sözleşmeler şeklinde gerçekleştirilmesi yaygınlaştırılmıştır. "HGB §612 gereğince, eşya taşıması için, asıl taşıma - alt taşıma şeklinde birbirinden bağımsız iki sözleşme yapılmışsa, mala ilişkin zarardan dolayı alt taşıtan veya gönderilenin alt taşıyana karşı tazminat

²⁹ POROY/YASAMAN , Ticari İşletme Hukuku , Güncelleştirilmiş 8.bası, Beta Yayınevi , İstanbul, 1998 s.59,60



davası bir yıllık hak düşürücü süreye tabidir. Alt taşıyan, tazminat ödemesi durumunda, asıl taşıyana karşı rücu hakkını kazanmış olacaktır.”³⁰

Yargıtay'ın da incelediğimiz kararında benimsediği bu husus, bazen tazminat ödemiş bulunan alt taşıyan açısından hakkaniyete aykırı bir durum arz eder. Bu durum özellikle alt taşıtanın veya tazminat talebinde bulunmaya hakkı olan diğer bir alacaklının hak düşürücü sürenin sonuna doğru dava açması halinde ortaya çıkar.

Alt taşıyan, bu tarihte büyük bir ihtimalle süre geçmiş olacağından, asıl taşıyana karşı müracaat hakkını kaybedecektir. Bu güçlüğü bertaraf etmek amacıyla Visby Kuralları 3m.ş6, ile duruma göre alt veya karma taşımalarda ait taşıyanın davayı tebellüğ ettiği veya tazminatı ödediği tarihten itibaren başlamak üzere milli hukukların üç aydan az olmamak kaydı ile belirleyecekleri bir süre içinde rücu davası açmasına imkan tanınmış olması kuralını getirmiştir. Almanya, Visby Kurallarına taraf olmamasına rağmen³¹ bu hususu HGB §612'ye 2.fıkra'yı eklemek sureti ile işlemiştir³².

Türk Hukukunda ise hem bu yönden hem de rücu davalarında uygulanacak hükümlerin belirlenmesi açısından boşluk bulunduğundan, mehzaz kanunda yapılan değişikliklerin TTK. açısından da yapılması kanaatimizce zorunludur.

³⁰ ÇETİNGİL E., Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 Yılı reformu açısından Türk Hukukunda Donatan ve Taşıyanın Sorumlulukları ile ilgili olarak yapılması gereken değişiklikler, Marmara Üni. Hukuk Fak. Hukuk Araştırmaları Cilt 10, s.1-3, 1996, İstanbul 1998, s.389,390

³¹ ATAMER, K., (dn. 13). s. 120.121

³² ÇETİNGİL, E. (dn.30) s.391



KAYNAKÇA

- Akıncı , Ziya Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR , Seçkin, 1.Baskı , Ankara 1999
- Atamer, Kerim XIII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu 5-6 Nisan 1996 Ankara, Taşıyanın Yükün Zararından doğan Sorumluluğunda Hak Düşürücü Süre (TTK.m. 1067)
- Çağa, Tahir Deniz Ticareti Hukuku III Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları , Mürüruzaman , Deniz Hukukunda Cebri İcra
- Çağa , Tahir / Kender Rayegan Deniz Ticaret Hukuku C.II Navlun Sözleşmesi Beta , 6.Baskı, İstanbul 2001
- Deniz Hukuku Dergisi Yıl 5 Sayı 1-4 , Beta Basım , İstanbul, 2002



Kender , Rayegan / Çetingil, Ergon	Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Genişletilmiş 7.bası , Filiz Kitabevi , İstanbul 2003
Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları	Cilt 10 , sayı 1-3 , 1996 , İstanbul 1998 içinde ; Çetingil, Ergon ; Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 yılı reformu açısından Türk Hukukunda donatan ve taşıyanın sorumlulukları ile ilgili olarak yapılması gereken değişiklikler
Moroğlu , Erdoğan / Moroğlu , Nazan	Notlu , İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu ve ilgili Mevzuat , Filiz Kitabevi , 5.Bası , İstanbul 1997
Oğuzman , M.Kemal/ Barlas, Nami	Medeni Hukuk Giriş - Kaynaklar Temel Kavramlar , Gözden geçirilmiş 10.bası, Beta , İstanbul, 2003
Oğuzman , M.Kemal / Öz , Turgut	Boçlar Hukuku Genel Hükümler Filiz Kitabevi , İstanbul 2000
Poroy / Yasaman	Ticari İşletme Hukuku Güncelleştirilmiş 8.bası, Beta Yayınevi , İstanbul 1998



Serozan , Rona

Borçlar Hukuku Genel Bölüm İfa , İfa Engelleri , Haksız Zenginleşme 3.cilt , Filiz Kitabevi , İstanbul 2002

Sigorta Hukuku Türk Derneği

Sorumluluk ve Sigorta Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar 26-27 Ocak 1984 Maçka , İstanbul - Ankara 1984

Ülgener , Fehmi

Taşıyanın Sorumsuzluk Halteri, DER Yayınları , İstanbul 1991