

YANGIN ZARARLARI SEBEBİ İLE YÜKE GELEN ZARARLARDAN TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

Prof.Dr.M.Fehmi Ülgener

1.Giriş

Deniz ticareti uygulamasında sıklıkla karşılaşmakta olduğumuz hallerden biri de gemide yangın çıkmasıdır. Bu yazımızda yangın sebebiyle yüke gelen zararlardan dolayı taşıyanın sorumluluğunu ortaya koyacağız.

Türk Ticaret Kanununun 1061.maddesine göre taşıyan malların yüklenmesi, istiflenmesi, elden geçirilmesi, taşınması ve boşlatılması safhalarında tedbirli bir taşıyanın göstereceği dikkat ve özeni sarf etmekle yükümlüdür; aksi takdirde bu suretle meydana gelecek olan zararlardan dolayı sorumlu olacaktır. Aynı maddenin devamında taşıyana bir kurtuluş imkanı getirilmekte ve kendisinin tedbirli bir taşıyanın göstereceği bütün dikkat ve özeni göstermesine rağmen önüne geçemeyeceği sebeplerden dolayı zararın meydana gelmiş olduğunu ispat ettiği takdirde sorumlu olmayacağı ortaya konulmaktadır.

Söz konusu hükmü takip eden iki maddede ise taşıyanın sorumlu olmadığı haller ortaya konulmaktadır:

- TK.md.1062 hükmünde taşıyanın kendi adamları ve gemi adamlarının idare ve sevk kusurları ile kendi şahsi kusuru olmaması şartıyla yangın

sonucunda meydana gelecek olan yük zararları mutlak olarak taşıyanın sorumluluğu sahasından çıkarılmaktadır.

- TK.md.1063 hükmünde ise denizcilikte karşılaşılabilecek olan tipik bazı tehlikeler ortaya konulmakta ve zararın bunlardan birinden kaynaklanması halinde farklı bir ispat rejimi ile taşıyanın muhtemel olarak sorumlu olmayacağı düzenlenmektedir.

Önemle belirtmek gerekmektedir ki, yukarıda belirtilen söz konusu ayırım Türk Hukukundan kaynaklanmakta olan bir özelliktir, zira La Haye Kurallarında söz konusu sorumsuzluk halleri tek bir madde altında yer almaktadırlar.

1978 tarihli Hamburg Kurallarında ise konu farklı bir şekilde düzenlenmiştir. Uygulanma şartları bulunduğu takdirde adı geçen kurallara (5/4) göre yangın sebebiyle meydana gelen yük zararından dolayı taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için hem şahsi kusurunun hem de gemi adamlarının kusurunun bulunmaması gerekmektedir. Kusuru ispat yükümlülüğü ise tazminat talep eden yükle ilgiliye aittir.

2.Yangının niteliği

Yangın sebebiyle yüke gelen zarardan dolayı taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için öncelikle yangın olarak nitelendirilebilecek bir alevin veya ateşin olması gerekmektedir.

Bu bakımdan yükün sadece kızışmış olması yeterli değildir. Bunun sebebi ise söz konusu halin kötü istif sebebiyle meydana gelmiş olması ve dolayısıyla ticari kusur teşkil etmesidir. Ancak hemen ifade etmek gerekmektedir ki, kızışma daima taşıyanın sorumluluğunu gerektiren bir hal değildir, kızışma

yükün kendine has özelliklerinden de kaynaklanabilir, bu durumda ise taşıyan TK.md.1063 gereği sorumluluktan kurtulacaktır.

Yangın hakkındaki mutlak sorumsuzluk hali yükün taşınmak üzere teslim alındığından varna limanında teslim edilmesine kadar süreceğinden karada meydana gelen yangın zararları da kapsam dahiline girmektedir, şu kadar ki yüklerin taşıyanın hakimiyet sahasında buldukları sürece, ister gemiye yüklenmeden hemen önce ya da boşaltıldıklarından hemen sonra ancak gönderilene teslim edilmeden evvel yanmaları (aranan şartların gerçekleşmesi şartıyla) durumunda taşıyan bu zarardan sorumlu olmayacaktır. Yangın sebebiyle taşıyanın mutlak sorumsuzluğu dolaylı zararlar bakımından da söz konusudur. Örneğin yangın söndürme faaliyetleri sırasında yüklerin zarara uğramaları halinde taşıyan bu zarardan TK.md.1061 ve devamında yer alan hükümler sebebiyle sorumlu olmamaktadır. Ancak hemen ifade edilmelidir ki bahsedilen hal bir müşterek avarya meydana getirebilecektir. Bu sırada belirtilen surette zarara uğrayan yükler bakımından bunların ilgilileri avaryanın alacaklı masasında yer alacaklardır.

Dolaylı zararlar bakımından bir diğer örnek de yükün dumandan etkilenerek zarara uğramasıdır. Bu tür zararlardan dolayı da taşıyanın sorumluluğu bulunmamaktadır.

3. Yangının çıkış sebeplerine göre taşıyanın sorumluluğu

Taşıyanın sorumluluk haline çeşitli sebeplere göre ayırarak incelemek gerekmektedir:

- Yangının gemi adamlarının sevk ve idare kusurlarından kaynaklanması:
Yangının seyir için kullanılan projektörlerin kullanılması sırasında

meydana gelen kısa devre sebebiyle başlaması ya da sefer sırasında kazan / makinenin yangına sebep olması hem sevk ve idare kusuru teşkil edecek hem de yangın kapsamına girebilecektir. Buradaki ayırımın pratik bir anlamı bulunmamaktadır, zira her iki halde de taşıyan 1062.madde gereği bu zarardan mutlak olarak sorumsuzdur.

- Yangının yüke ilişkin özelliklerden kaynaklanması: Daha evvel de belirtildiği üzere söz konusun türden sebepler TK.md.1063 gereği taşıyan bakımından (muhtemel) sorumsuzluk sebebi teşkil etmektedirler. Dolayısıyla taşıyan bu tür zararlardan yükle ilgililerin taşıyanın sorumlu olabileceği sebepleri ispat edememeleri şartıyla sorumlu olmamaktadır. Bu tür yüklere örnek olarak bir çeşit gübre olan guano yükü ile kömür gösterilebilir. Burada önemli olan konu yangına karşı taşıyanın önceden her hangi bir tedbir alma imkanının olmaması ve önceden tahmin edilemeyecek bir özelliğin bulunmasıdır.
- Yangının istifçilerin kusurundan kaynaklanması: Sözleşmede FIO şartı bulunduğu takdirde her hangi bir tartışmaya gerek bulunmamaktadır, zira böyle bir durumda sorumluluk da yükle ilgililere ait olacaktır. Sözleşmede bu yönde bir şartın bulunmaması durumunda, bu sırada 1062.maddede şart edilen taşıyanın şahsi kusuru olamayacağından dolayı (gemi adamlarının sevk ve idare kusuru ile yangına sebep olmaları halindeki gibi) kendisi istifçilerin yangına sebep olmasından da sorumlu olmayacaktır.
- Yangının mücbir sebepten ileri gelmesi: Taşıyan bu sebepten kaynaklanan yangından da sorumlu değildir, ancak bunun kaynağı incelenen Ticaret Kanunu maddeleri değil, genel hükümlerdir. Mücbir sebepten

bahsedebilmek için harici bir kuvvetin etkisinin bulunması gerekmektedir.

- Yangının başlangıçtaki elverişsizlikten kaynaklanması: Emredici nitelikteki TK.md.1019 hükmü gereği taşıyan geminin yolculuk başlangıcındaki elverişsizliğinden kaynaklanan yangından dolayı sorumludur. Bu halde kusur unsurunu ikiye ayırarak incelemek gerekmektedir.
 - a. Taşıyanın şahsi kusuru: 1062.maddede belirtilen taşıyanın şahsi kusuru hali budur. Söz konusu hal ancak geminin başlangıçtaki elverişsizliği şeklinde ortaya çıkabilecektir. Zira sefer başlangıcından sonra taşıyanın şahsi kusuru ile yangına sebep olabilmesi mümkün gözükmemektedir. Örneğin geminin elektrik donanımının bozuk olduğunu bile bile taşıyanın gemiyi yeni bir bir sefere çıkarması şahsi kusurunun olduğuna delalettir. Bu bakımdan önemli olan nokta taşıyanı gemide mevcut olan eksikliği bilmesi ya da bilmesinin gerekmesidir. Dolayısıyla tedbirli bir taşıyanın normal şartlar altında bilemeyeceği bir kusurun yolculuk başlangıcında bulunması kendisinin sorumluluğunu gerektirmemektedir. Taşıyan gemiye denize elverişli bir şekilde gönderdiğini nasıl ispat edecektir? Bu konuda klas kurumlarından alınmış olan sertifikalar, yükleme limanında bağımsız denetim kuruluşlarına yaptırılan testler kuşkusuz taşıyan lehine karine teşkil edeceklerdir. Bu durumda söz konusu sertifika ve belgelerin gerçeğe aykırı olduğunu, diğer bir ifadeyle geminin yolculuk başlangıcında elverişli olmadığını ispat yükümlülüğü yükle ilgililere ait olacaktır.

- b. Gemi adamlarının kusuru: Madde metninde “zarar yangının neticesinde olduğu takdirde taşıyan yalnız kendi kusurundan mesuldür” denmektedir. Böyle bir durumda taşıyanın sorumluluğu her ne kadar şahsi kusura bağlanmış olsa da, La Haye Kurallarının gerekçeleri incelenecek olduğu takdirde görülmektedir ki yangın sorumsuzluğuna ilişkin hükmün geminin elverişsizliği konusundaki hükmü değiştirmek gibi bir amacı bulunmamaktadır. Bu sebeple taşıyan gemi adamlarının gemiyi sefer başlangıcında elverişsiz kılan kusurlarından dolayı sorumludur. Bu hususta da gemide bulunan elverişlilik sertifikaları ile diğer belgelerin taşıyan lehine karine yaratma kudreti bulunmaktadır. Bu sebeple yükle ilgililerin söz konusu karineyi çürütmeleri gerekmektedir.
- Yangın gemi adamlarının ticari kusurundan kaynaklanmışsa, diğer bir ifadeyle yüke özen göstermemelerinden ileri gelmişse, bu zarardan sorumlu değildir. Ambarda kibrit yakılmış ya da gemi adamının diğer bir ticari kusuru söz konusu olmuşsa 1062.maddenin metni taşıyanın sorumluluğu imkansız kılmaktadır.

4. İspat sistemi

Yükle ilgililerin TK.md.1061 (yüke özensizlik) hükmüne dayanarak yaptığı tazminat talebine karşı taşıyanın savunması aşağıdaki şekilde gerçekleşecektir:

- a. Zararın yangın sonucunda meydana gelmiş olduğunu ileri sürecektir ve
- b. Yangının çıkmasında şahsi bir kusurunun bulunmadığını ispat edecektir. Daha evvel de belirtmiş olduğu üzere bu bakımdan kendisinin geminin denize elverişlilik sertifikasını, klas belgelerini ve ilgili diğer resmi

belgeleri sunması kendisi lehine bir karine meydana getirecektir. Bu sebeple şahsi kusuru ispat hususu yükü ilgili tarafa geçecektir.

Tazminat talebinin TK.md.1019 (başlangıçtaki elverişsizlik) hükmüne göre yapılması durumunda ise ispat sistemi aşağıdaki gibi olacaktır:

Yükle ilgili şu hususları ispat edecektir:

- a. Sefer başlangıcında gemide var olup yangının çıkmasına sebep olan elverişsizlik (bu geminin sertifikalarının ve diğer belgelerin yarattığı karineyi çürütmek hallerini de kapsamaktadır)
- b. Zarar
- c. Her ikisi arasındaki nedensellik bağı, yani zararın elverişsizlik sonucunda çıkan yangından kaynaklandığı

Bunlar ispat edilebildiği takdirde taşıyan sorumluluktan kurtulabilmek için aşağıdaki hususlardan birini ispat etmek durumundadır:

- a. Kendisinin 1061.madde ve devamındaki hükümlere göre sorumlu tutulamayacağını, zira yangının sebebinin başlangıçtaki elverişsizlik olmadığını, sonradan meydana gelen yüke özen gösterme konusunda bir kusur veya geminin sevindeki bir kusurdan kaynaklandığı veya
- b. Yangına sebep olan olayın geminin başlangıçtaki elverişsizliğine bağlanabilecek bir eksiklik olduğunu, ancak bunun tedbirli bir taşıyan tarafından dahi yolculuk başlangıcına kadar keşfedilmesine imkan bulunmadığı

**LOSS OF OR DAMAGE TO CARGO BECAUSE FIRE ONBOARD
CARRIER'S LIABILITY**

As Turkey imported the rules for the carriers liability from Haag Rules via German HGB, the rules about the fire defense are similar, i.e. neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.

Actual fault and privity should be considered as an issue of unseaworthiness at the commencement of the voyage, therefore whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

On the other hand producing the certificates of the ship such as seaworthiness or fire fighting equipment will create a prima facie evidence on behalf of the carrier, which indicates that the claimants (cargo owners) have to let disregard the prima facie evidence by proving that the vessel was not seaworthy at the commencement of the voyage.