

Hague-Hague Visby tahtında yük hasarlarında ispat külfeti

Güncel gelişmeler

Kısa bir süre önce, 05.Aralık 2018 tarihine İngiliz Supreme Court yargılamasında, Court of Appeal kararını bozarak, Hague ve Hague Visby Kuralları tahtında, kargo hasarlarında ispat yükünün kime ait olduğunun tartışıldığı ve bu kurallar bütünüünün yerleşik yorumuna aykırı bir karara hükmedildiği bir içtihat oluşmuştur. (Volcafe v. CSAV [2018] UKSC 61). Bu karar Türk armatörler için de önemli, zira deniz taşımacılığı ve sigorta konularının İngiliz hukukuyla yakın ilişkisi bir yana, konşimento ve charterpartilere eklenebilecek bir “jurisdiction clause” ile konşimentodan doğan uyuşmazlıklarda İngiliz hukuku rahatlıkla uygulanabiliyor.



Bahse konu davada, taşıyanın IIV.2 no’lu kuraldaki özen yükümlülüğü ile IV.2 no’lu kuralda sayılan ve taşıyan açısından sorumluluğun def’ine cevaz veren durumların bağlantısının analiz edildiği istisnai bir inceleme yapılmıştır. Supreme Court, davacıların temyiz başvurusunu onaylamak suretiyle, taşıyanın “bailee” sıfatıyla(vedia alan), söz konusu hasar ve ziyain kendisinin Kural IV.2’de yer alan özen yükümlülüğüne aykırı herhangi bir ihlalinden kaynaklanmadığını ispat etmesi gerektiğini öne sürmüştür. Başka bir deyişle, IV.2 no’lu kuraldaki kusursuzluk durumdan faydalanabilmek için, taşıyan hasarın kendi ihmali yahut ihlalinden kaynaklı olmadığını ortaya koyması gerekmektedir. İşbu karar, aksi yöndeki bir çok içtihata aykırı bir durum oluşturmaktadır.(Aksi yönde verilen kararlar için bakınız: The Glendarroch [1894] P 226, Albacora SRL v Westcott & Laurence Line Ltd 1966 SC(HL) 19 ve Great China Metal Industries Co Ltd v Malaysian International Shipping Corpn Bhd (The Bunga Seroja) [1999] 1 Lloyd’s Rep 5.).

Davanın esasına ve davaya konu detaylara bir göz atmak gerekirse, Volcafe hadisesi konteyner içerisinde taşınan kahve çekirdeği yükünün nem dolayısıyla hasarlandığı bir hadiseden doğmaktadır. Aslen konteynerler arasına kağıt yahut kart ile bariyerler yapılırsa idi, hasarın oluşmayacağı yahut azalacağı belirtilmektedir. Taşıyan nemden doğan bu hasarın, yükün doğasından ileri gelen bir kusur olduğu iddiasıyla



Av. Elif KAÇAR, LLM
Hasar Departmanı-Yönetmen

+90 216 545 0300 (D.243)
+90 532 288 11 34

elif.kacar@turkpandi.com

2008 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi’nden mezun olmasının ardından, bir yıllık hukuk stajını deniz ve ticaret hukuku alanında iştigal eden NSN Hukuk Bürosu’nda tamamlayarak, İstanbul Barosu’ndan avukatlık ruhsatını aldı. Ardından lisansüstü eğitimi için İngiltere’ye taşındı, Kingston Üniversitesi’nde Uluslararası Ticaret Hukuku master programını tamamlayıp, akabinde yine NSN Hukuk Bürosu’nda ağırlıklı olarak ticaret ve deniz uyuşmazlıklarına ilişkin davalar / mahkeme işlerinden sorumlu (litigation) avukat olarak çalıştı. Türk P&I Sigorta AŞ’ye 2016 yılında hasar uzmanı olarak katıldı.



TURKP&I

Kural IV.2(m)'de düzenlenen "Inherent defect, quality vice of good" sorumsuzluk def'ine dayanmak istese de, yük tarafı yukarıda bahsi geçen kağıt/kart koyma önleminin alınmadığından bahisle taşıyanı sorumlu tuttu.

İlk olarak yerel mahkeme, sunulan delillere istinaden hasarın taşıyanın Kural III.2. tahtında yükümlülüklerini yerine getirmediğine dair kaanat oluştuğunu ve taşıyanın işbu kanaati çürütecek bir kanıt ortaya koymadığından sorumluluktan kurtulamayacağını hükme bağlamıştır. Court of Appeal ise yargıcın kararını bozarak, yerleşik bir içtihat olan "The Glendarroch, Flaux J" kararına dayanarak, taşıyan yalnızca nemi kanıtlamak suretiyle "prima facie" olarak yükün doğasından kaynaklandığını iddia ettiğinde, ispat külfetinin yük tarafına geçtiğine ve bu halde kendilerinin taşıyanın ihmaliyle ispat etmeleri gerektiğine hükmetmiştir.

Supreme Court, ispat yükünün taşıyanda olmasının hakkaniyetli olduğuna karar vermiştir. Çıkış noktası ise Hague Kuralları'ndaki hiçbir hükmün, ispat külfetinin "bailee" yani vedia alan kişi olan taşıyana geçişini bertaraf eder bir niteliği olmadığını öngörmüştür. Bu durumda taşıyanın, herhangi bir diğer emaneti tevdi alan kişi gibi, aksini ispat etmediği sürece, kendi zilyetliğindeki yüklere gelen hasar dolayısıyla sorumlu olacağına kanaat getirmiştir. Aksini ispat etmek derken kastedilen ise, taşıyanın konu hasarın kendisinin standart özen yükümlülüğüne aykırılık teşkil eder bir davranışından ileri gelmediğinin yahut kendisinin herhangi bir defa ileri sürebilecek durumda olduğunun ispatıdır.

Lord Sumption'ın bu kararın önemli etkisi, Hague ve Hague Visby Kuralları'nın uygulandığı taşımalarda yük hasarlarında fazlaca tartışılan ispat külfeti meselesinin, Supreme Court tarafından İngiliz "Common law of bailment" hükümleri ile doldurulmak suretiyle açığa kavuşturulması ve taşıyana "İhmali olduğu

savını bertaraf etmesi" yükümlülüğü getirmiş olmasıdır. ("Burden on the carrier to disprove negligence") Başka bir deyişle, evvelden taşıyanın kusurunu ve neden sorumluluktan kaçınmasını sağlayacak def'ilerden faydalanamayacağının ispatı yük tarafında iken, bu kararla ispat yükü aksi yöne geçmiştir.

Tüm bu gelişmeler ve hukuki trend, taşıyanın aleyhine görünse de, yer değiştiren bu ispat külfeti, uygulamada yüklenme öncesi alınması gereken önlemlerin altını çizmektedir. Yükün durumunda gözlemlenen herhangi bir kusurun, derhal tespiti ilerisi için koruyucu olacaktır.

