

Taşıyıcının sorumluluğu ve kargo sigortası

Lahey-Visby, CMR, Montreal: taşıyıcı hasarın ne kadarını öder, kargo sigortası neden gerekir?

Hazırlayan: Özgür Konakçı · Seviye: Orta · Sürüm: 13 Ekim 2026

Çevrimiçi ve interaktif sürüm: <https://ozgurkonakci.com/rehber/tasiyici-sorumlulugu-kargo-sigortasi/>

KISA CEVAP

Taşıyıcının yükte meydana gelen kayıp ve hasardan sorumluluğu uluslararası sözleşmelerle sınırlıdır ve Özel Çekme Hakkı (SDR) ile ifade edilir. Deniz taşımasında Lahey-Visby Kuralları ve TTK md. 1186'ya göre sınır, koli başına 666,67 SDR veya brüt kilogram başına 2 SDR'den yüksek olanıdır. Karayolunda CMR'ye göre 8,33 SDR/kg, havayolunda Montreal Sözleşmesi'ne göre 28 Aralık 2024'ten itibaren 26 SDR/kg'dır. Yükün değeri bu sınırların çok üzerinde olabileceği için kargo sigortası gerekir.

Taşıyıcının sorumluluğu neden sınırlıdır?

Taşıyıcılar, değerini bilmedikleri binlerce farklı yükü taşır. Uluslararası taşıma sözleşmeleri bu yüzden taşıyıcının sorumluluğunu belirli bir tutarla sınırlar. Bu sınır yükün gerçek değerinden çok düşük olabilir; özellikle hafif ama değerli yüklerde fark çok büyüktür.

Sınırlar **Özel Çekme Hakkı (SDR)** ile ifade edilir. SDR, IMF'nin bir para sepetine dayalı olarak hesapladığı rezerv birimidir ve ödeme günündeki kurla yerel paraya çevrilir.

Taşıma moduna göre sorumluluk sınırları

Taşıma	Kural	Sınır
Denizyolu	Lahey-Visby Kuralları; Türkiye'de TTK md. 1186	Koli başına 666,67 SDR veya brüt kg başına 2 SDR (hangisi yüksekse)
Denizyolu	Hamburg Kuralları (taraf olan ülkelerde)	Koli başına 835 SDR veya kg başına 2,5 SDR (hangisi yüksekse)
Karayolu (uluslararası)	CMR	Brüt kg başına 8,33 SDR
Havayolu	Montreal Sözleşmesi	kg başına 26 SDR (28 Aralık 2024'ten itibaren; önceki sınır 22 SDR)

Bu sınırlar, malın türü ve değeri yüklemekten önce bildirilip belgeye yazıldığında uygulanmaz; bu durumda taşıyıcı genellikle ek navlun ister. Taşıyıcının kastı veya ağır kusuru gibi durumlarda da sınırlar kaldırılabilir. Ayrıntılar her sözleşmede farklıdır.

Sorumluluk limiti hesaplayıcı

Varsayılan SDR kuru **örnektir**; güncel değeri IMF'nin sitesinden alın.

Örnek: 1.000 kg, 10 koli, değeri 100.000 USD. Lahey-Visby/TTK: $\max(10 \times 666,67; 1.000 \times 2) = 6.666,7$ SDR. 1 SDR = 1,35 USD varsayımıyla ≈ 9.000 USD; yük değerinin yaklaşık %9'u. CMR ile aynı yük: $1.000 \times 8,33 = 8.330$ SDR ≈ 11.246 USD. Montreal: $1.000 \times 26 = 26.000$ SDR ≈ 35.100 USD.

Koli sayısı neden önemli?

Lahey-Visby Kurallarına göre konşimentoda konteynerin içindeki koli veya palet sayısı yazılmışsa, her biri ayrı koli sayılır. Yazılmamışsa **konteynerin tamamı tek koli** kabul edilir. Konşimentoda "1 x 40' konteyner, said to contain 20 palet" yazması, sorumluluk sınırını 666,67 SDR yerine $20 \times 666,67$ SDR üzerinden hesaplanabilir.

Kargo sigortası

Kargo sigortası, taşıyıcının sorumlu olup olmadığına bakmadan, poliçedeki teminat kapsamında yük sahibinin zararını öder. Sigortacı daha sonra taşıyıcıya rücu eder. Uluslararası ticarete yaygın olarak **Enstitü Kargo Klozları (Institute Cargo Clauses)** kullanılır:

- **ICC (A):** "Tüm riskler" teminatı. İstisnalar dışında her türlü kayıp ve hasarı kapsar. CIP'te asgari teminattır.
- **ICC (B):** Sayılan riskleri kapsar; (C)'den geniştir.
- **ICC (C):** Yangın, batma, karaya oturma gibi büyük ve sayılan riskleri kapsar. CIF'te asgari teminattır.

Sigorta bedeli genellikle **CIF değerinin %110'u** olarak belirlenir; ek %10, beklenen kâr ve masrafları karşılamak içindir. Savaş ve grev riskleri ayrı klozlarla teminat altına alınır.

Müşterek avarya

Gemi ve yük ortak bir tehlikeyle karşılaştığında (örneğin yangın veya karaya oturma), kaptanın hepsini kurtarmak için bilerek yaptığı fedakârlık ve masraflar **müşterek avarya (general average)** olarak ilan edilebilir. Bu masraflar gemi ve tüm yük sahipleri arasında değerleri oranında paylaştırılır; yükü hiç hasar görmemiş olsa bile her yük sahibi katkı payı öder.

Müşterek avarya ilan edildiğinde yük, katkı için teminat verilmeden teslim edilmez. Sigortalı yük sahibi için teminatı sigortacı verir. Sigortasız yük sahibi ise yükünü almak için genellikle yükün değerinin

belirli bir yüzdesi kadar nakit teminat yatırmak zorunda kalır. Bugün çoğunlukla **York-Anvers Kuralları 2016** uygulanır.

Hasar olduğunda ne yapılmalı?

- Teslimde görünen hasarı veya eksikliği **teslim belgesine yazın**; temiz imzalamayın.
- Taşıyıcıya **yazılı hasar ihbarını** sözleşmedeki kısa süreler içinde yapın.
- Hasarlı yükü ve ambalajı saklayın; fotoğraflayın.
- Sigortacıya hemen bildirin ve **ekspert** atanmasını isteyin.
- Taşıyıcıya karşı hakları kaybetmemek için zamanaşımı sürelerini kaçırmayın.

Kendinizi test edin

1. 1.000 kg'lık, 10 koliden oluşan ve değeri 100.000 USD olan bir yük denizyolunda tamamen kayboldu. Lahey-Visby'ye göre taşıyıcının sınırı nedir? (Cevap: $10 \times 666,67 = 6.666,7$ SDR ile $1.000 \times 2 = 2.000$ SDR'den yüksek olanı, yani 6.666,7 SDR. Bu, yük değerinin çok altındadır.)
2. CIF satışta satıcı hangi asgari teminatla sigorta yaptırır? (Cevap: ICC (C), sigorta bedeli en az fatura değerinin %110'u.)
3. Yükünüz hasar görmediği hâlde müşterek avaryaya katkı ödemeniz istendi. Neden? (Cevap: Müşterek avarya, ortak tehlikeden kurtulan tüm değerler arasında paylaştırılır; hasar görmemiş yük de kurtarılmış değer sayılır.)

Sık sorulan sorular

Taşıyıcı hasarın tamamını öder mi?

Çoğu zaman hayır. Taşıyıcının sorumluluğu uluslararası sözleşmelerle sınırlıdır; ayrıca taşıyıcı, kusurunun olmadığını veya sözleşmedeki sorumsuzluk hâllerinden birinin bulunduğunu ispat ederse hiç ödemeyebilir. Bu yüzden yükün tam değerini korumak için kargo sigortası yaptırılır.

SDR nedir?

SDR (Special Drawing Right, Özel Çekme Hakkı), IMF'nin bir sepet para birimine dayalı olarak hesapladığı rezerv birimidir. Taşıma sözleşmelerindeki sorumluluk sınırları SDR ile ifade edilir ve ödeme günündeki kurla yerel paraya çevrilir. Güncel değer IMF'nin sitesinde yayımlanır.

Müşterek avarya nedir?

Gemiyi ve yükü ortak bir tehlikeden kurtarmak için bilerek yapılan fedakârlık ve masrafların, gemi ve yük sahipleri arasında değerleri oranında paylaştırılmasıdır. Yükü hiç hasar görmemiş olsa bile her yük sahibi katkı payı öder. Bugün çoğunlukla York-Anvers Kuralları 2016 uygulanır.

Konteyner sorumluluk hesabında tek koli mi sayılır?

Lahey-Visby Kurallarına göre konşimentoda konteynerin içindeki koli sayısı belirtilmişse her biri ayrı koli sayılır; belirtilmemişse konteyner tek koli kabul edilir. Bu yüzden koli adedinin konşimentoya yazılması tazminat sınırını doğrudan etkiler.

KAYNAKLAR

Clyde & Co — Limitation in cargo recovery claims (Lahey-Visby, Hamburg, CMR limitleri) — <https://www.clydeco.com/en/insights-archive/2020/11/think-recoveries-limitation-in-cargo-recovery-clai>

Clyde & Co — Montreal Convention liability limits: 2024 revision (26 SDR/kg, 28.12.2024) —

<https://www.clydeco.com/en/insights/2024/12/montreal-convention-liability-limits-2024-revision>

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu md. 1186 — sorumluluk sınırları — <https://mehmettokar.av.tr/ttk-madde/madde-1186/>

IMF — SDR değeri (güncel kur) — https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx

General average explained (Tradlinx) — York-Anvers Kuralları 2016 — <https://blogs.tradlinx.com/general-average-explained-why-your-cargo-can-be-held-after-a-ship-casualty/>

Bu rehber eğitim amaçlıdır ve yazarın kişisel görüşlerini yansıtır; KINAY'ın kurumsal görüşü değildir. Sözleşme, gümrük ve finans kararlarında güncel resmî kaynaklara ve uzmanlara başvurun. Incoterms® Uluslararası Ticaret Odası'nın (ICC) tescilli markasıdır.

© 2026 Hakan Özgür Konakcı · ozgurkonakci.com. Bu belge, kaynak (ozgurkonakci.com) gösterilerek eğitim amaçlı paylaşılabilir ve çoğaltılabilir; ticari amaçla kullanılamaz.