



İstanbul Hukuk Mecmuası

ARAŞTIRMA MAKALESİ / RESEARCH ARTICLE

Başvuru: 15.06.2020
Revizyon Talebi: 26.07.2020
Son Revizyon Tarihi: 27.07.2020
Kabul: 04.09.2020

COVID-19 Pandemisinin Zaman Çarteri Sözleşmeleri Üzerindeki Etkilerinin “Off-Hire” Klozu Bağlamında İncelenmesi

Melda Taşkın

Öz

Tüm dünyayı kısa süre içinde etkisi altına alan ve 11 Mart 2020 tarihinde Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi ilan edilmesi ile birlikte pek çok alanda sert önlemler alınmasına sebebiyet veren COVID-19 salgını, ticaret hayatını da önemli ölçüde etkilemiştir. Uluslararası ticaretin önemli bir kısmının denizyolu ile yapılması karşısında, denizcilik sektörünün COVID-19 salgınından en çok etkilenen alanların başında geldiği söylenebilir. Bilindiği üzere, uygulamada deniz yolu ile eşya taşımacılığı sıklıkla zaman çarteri sözleşmesine istinaden yapılmaktadır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) 1131-1137. maddeleri arasında düzenlenen zaman çarteri sözleşmelerinde esas itibarıyla “tahsis eden, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlenmekte”dir. Uygulamada, çarter partilerde, gemilerin denizde seyrüseferini engelleyebilecek bazı sebeplerin ortaya çıkması halinde, “geminin sözleşme süresi içinde çartererin ticari kullanımına tahsis edilememesi” nedeniyle çartererin “ücret ödeme borcundan kurtulmasını” sağlayan ve “off-hire” klozu olarak adlandırılan bazı kayıtlara yer verildiği görülmektedir.

Çalışmada, COVID-19 salgınının zaman çarteri sözleşmeleri üzerindeki etkileri, BALTIME, NYPE, SUPPLYTIME, SHELLTIME başta olmak üzere uygulamada sıklıkla kullanılan standart çarter partilerde yer verilen ilgili klozlar gözetilerek incelenmektedir.

Anahtar Kelimeler

Zaman çarteri sözleşmesi, Off-Hire Klozu, BALTIME, NYPE, SUPPLYTIME, SHELLTIME, COVID-19

Assessment of the Effects of COVID-19 Pandemic on Time Charter Contracts in the Context of “Off-Hire” Clause

Abstract

COVID-19 epidemic, which has surrounded all over the world in a short time and caused severe measures to be taken after the World Health Organization declared it as a pandemia on March 11th, 2020, has also affected trade significantly. Given that most international trade is dependent on marine transportation, the maritime has been one of the sectors most severely impacted by the COVID-19 pandemic. In practice, the transportation and delivery of goods is often conducted based on time charter contracts. As set forth in Article 1131–1137 of the Turkish Commercial Code (TCC), a time charter contract ensures that “a dedicator undertakes the giving of commercial management of an equipped vessel for a certain period of time and for a fee to a charterer.” Time charter parties include clauses, known as “off-hire” those set forth that the charterer is not required to pay for time the vessel can not be managed commercially because of reasons which can prevent the efficient working of the vessel.

This study reviews the effects of the COVID-19 pandemic on time charter contracts in the context of “off-hire” clause and within the framework of some frequently used standard charter parties, including BALTIME, NYPE, SUPPLYTIME and SHELLTIME.

Keywords

Time charter contract, Off-Hire Clause, BALTIME, NYPE, SUPPLYTIME, SHELLTIME, COVID-19

* **Sorumlu Yazar:** Melda Taşkın (Dr. Öğr. Üyesi), İstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul, Türkiye. E-posta: melda.taskin@istanbul.edu.tr ORCID: 0000-0002-4922-2451

Atf: Taşkın M, “COVID-19 Pandemisinin Zaman Çarteri Sözleşmeleri Üzerindeki Etkilerinin “Off-Hire” Klozu Bağlamında İncelenmesi” (2020) 78(2) İstanbul Hukuk Mecmuası 333. <https://doi.org/10.26650/mecmua.2020.78.2.0003>



Extended Summary

On March 11th, 2020, the World Health Organization declared a Coronavirus pandemic. This has affected society throughout the world, leading to severe precautions being taken and resulting in a sharp downturn in global trade. The World Health Organization has emphasized that the interruption of transportation of people and goods will halt the spread of the pandemic and issued a series of advisory recommendations. Most seafaring nations have enacted stringent restrictions in keeping with World Health Organization recommendations. These restrictions have increased the difficulty of arriving and departing from port, and taking delivery of and discharging goods. In some cases, it has not been possible to commercially manage ships or to nominate voyages.

Time charter parties include clauses, known as “off-hire” clauses those set forth that the charterer is not required to pay for time when a ship does not work efficiently. These clauses contain different provisions concerning the causes of off-hire, assessments for lost time, and calculation for deductions from the total hire amount. This study reviews the effects of the COVID-19 pandemic on time charter contracts, with a particular emphasis on the off-hire clauses included in standard charter parties.

Some standard charter parties prescribe “diseases on board or quarantine of ship” as a clear cause for off-hire. Coronavirus has caused the illness and deaths of many seamen and has led to the quarantining of many crews. Therefore, due to the global pandemic, “disease and quarantine” are increasingly common off-hire causes and both SUPPLTIME 2017 and SHELLTIME 4 charter parties clearly specify “quarantine of ship” as causes of off-hire.

On the other hand, “deficiency of some documents” related to the ship or crew is also specified as an off-hire cause, which interrupts the charterer’s payment obligations. However, it is important to emphasize that most of the seafaring countries have extended the validity time of some seamen-related certificates and have provided alternative methods to resolve the challenges of acquiring certain documents during the pandemic, in keeping with IMO recommendations. Therefore, claiming that a ship is off-hire based upon “deficiency of documents” is, at present very difficult.

Standard charter parties, such as SHELLTIME 4 and NYPE 2015, which are often used to conclude time charter contracts in practice, include general off-hire provisions in addition to particular off-hire causes. Given that the particular off-hire causes of these charter parties are related to the “ship” and the “maintenance or technical management of the ship,” the COVID-19 pandemic is classified as an external cause and, therefore, cannot be admitted as “any other similar cause that prevents the efficient working of the ship.” However, if the parties have added to the

clause the expression “*any other cause whatsoever preventing the full working of the ship*” the ship will be “off-hire” for time lost due to the COVID-19 pandemic.

The final part of the study explores the “special clauses for infectious or contagious diseases” of time charter contracts. In 2015, BIMCO drew up a special infectious diseases muster clause for charter parties. Although BIMCO’s Infectious or Contagious Diseases Clause for Time Charter Party was intended for cases of Ebola virus, in the frame of the BIMCO explanation, there is no doubt that this clause can also be implemented for COVID-19. On the other hand, INTERTANKO has created a special clause specific to COVID-19. “INTERTANKO COVID-19 Clause for Time Charterparties” prescribes similar principles with BIMCO Clause except insignificant differences in wording.

COVID-19 Pandemisinin Zaman Çarteri Sözleşmeleri Üzerindeki Etkilerinin “Off-Hire” Klozu Bağlamında İncelenmesi

I. Genel Olarak Zaman Çarteri Sözleşmeleri

Denizyolu ile yapılan taşımalarda uygulamada sıklıkla başvuru deniz ticareti sözleşmesi türlerinden biri de zaman çarteri sözleşmesidir. Zaman çarteri sözleşmesinde, donatılmış bir geminin ticari yönetiminin belli bir süre için ve ücret karşılığında eşya ve yolcu taşımak veya kararlaştırılan diğer bir edimi ifa etmek üzere çarterere bırakılması söz konusudur¹. Buna göre, zaman çarteri sözleşmesinde

¹ Dieter Rabe ve Kay Uwe Bahnsen, *Seehandelsrecht: Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen* (C.H. Beck 2018) Vor § 557, Nr 30; Marian Paschke, “§557”, iç Harmut Oetker (ed), *Oetker- Handelsgesetzbuch: Kommentar* (6. Bası, C.H. Beck 2019), § 557 Nr 3; Harmuth Sager, ‘§ 557’, iç Rolf Herber ve Christine Schmidt (edr), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7- Transportrecht*, (4. Bası C. H. Beck Verlag 2020) § 557 Nr 3; Beate Czerwenka, *Das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts: Einleitung, Erläuterung, Synopsen* (Bundesanzeiger Verlag 2014) § 557 Nr 5; Emine, Yazıcıoğlu, *Kender/Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, (Oniki Levha 2020), 322; Zhou Meirong, Yang Yi ve Tan Wei, ‘An Analysis of the Legal Issues in Lien Clause in the Time Charter Par y’ (2009) 2009(1) China Oceans Law Rev 350, 350; Hideo Yoshimoto, ‘The Time Charter in Japan: A Comparison’ (1988) 1(2) Transnational Lawyer 449, 449.

TTK m. 1131’de, zaman çarteri sözleşmesi, “tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşme” olarak son derece geniş bir şekilde tanımlanmıştır. Alman Kanun Koyucu ise, HGB § 557’de, “zaman çarteri sözleşmesinde, zaman üzerine kiraya verenin, belli bir geminin kullanımının belirli bir süreliğine mürettebatı ile birlikte çarterere tahsis etmeyi ve bu gemi ile yük veya yolcu taşımaya veya sözleşmede kararlaştırılan diğer bir edimi ifa etmekle yükümlü olduğunu” hüküm altına almıştır. Görüldüğü üzere, TTK m. 1131’deki düzenlemede sadece genel olarak “geminin ticari yönetiminin bırakılması” yükümlülüğü hüküm altına alınmışken, Alman Kanun Koyucu HGB § 557’de, “gemi ile yük veya yolcu taşıma veya sözleşmede kararlaştırılan diğer bir edimin ifasına” tahsis edilmesi (“...verpflichtet ein bestimmtes Seeschiff mit Besatzung auf Zeit zu überlassen und mit diesem Schiff Güter oder Personen zu befördern oder andere vereinbarte Leistungen zu erbringen.”) yükümlülüğü açıkça belirtilmiştir.

Bununla birlikte öğretilerde, zaman çarteri sözleşmesine yönelik, navlun sözleşmesinin bir alt türü olduğuna ilişkin görüşler çerçevesinde, eşya taşıma taahhüdünün ön plana çıkarıldığı tanımların da yapıldığı belirtilmelidir. Navlun sözleşmesi unsurları ve terimlerine de yer verilmek suretiyle yapılan bir zaman çarteri sözleşmesi tanımı için bkz Fehmi Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri II: Zaman Çarteri Sözleşmeleri*, (2016) 10: Yazarn ifade ettiği üzere, “zaman çarteri sözleşmesi öyle bir sözleşmedir ki, onunla taşıyan zaman esası üzerinden ödenecek olan navlun karşılığında, gemiyi yük taşınması için belirli bir süre taşıtana tahsis etmeyi ve bu amaçla geminin ticari kontrolünü devretmeyi taahhüt eder.” Ayrıca bkz Tahir Çağa ve Rayegân Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II*, (9. Bası, 2009) 8.

Zaman çarteri sözleşmelerinin hukuki niteliğine ilişkin açıklamalar için bkz Rabe ve Bahnsen, (n 1) Vor § 557, Nr 28; Fehmi Ülgener, ‘Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi’, (2007) LXV(2) İÜHF 353, 354 vd. Zaman çarteri sözleşmesinin, çartererin belirli bir süre için gemiyi yük taşımada kullanmasına olanak sağlamak amacıyla donatan ve çarterer arasında akdedilen bir deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesi (*contract of affreightment*) olduğu”na ilişkin bir Amerikan Eyalet Mahkemesi Kararı için bkz *Interocean Shipping Co. v M/V Lygaria, U.S. District Court for the District of Maryland - 512 F. Supp. 960 (D. Md. 1981), April 16, 1981*; karar için bkz Timothy R Hager, ‘Fifth Circuit Extends Maritime Lien to Time Charter Contract before Cargo Is Loaded: E.A.S.T., Inc. of Stamford, Connecticut v. M/V Alaia’, (1990) 15(1) Tulane Maritime Law Journal 133, 136. Benzer bir yaklaşım için bkz Tony Nunes, ‘Charterer’s Liabilities under the Ship Time Charter’ (2004) 26 Hous J Int’l L 561, 567.

Bununla birlikte, uygulamada zaman çarteri sözleşmelerinin akdinde kullanılan standart tip sözleşmelerde “çartererin malikin, malikin çalışan ve temsilcilerine çartererin isteği üzerin eşyanın teslim edilmesi ile bağlantılı olarak ortaya çıkan ziya ve hasardan dolayı tazminat ödeme yükümlülüğü (SHELLTIME 4 Par 13(b)); malikin gemide taşınan tüm yükler, navlun ücreti, alt navlun ücreti üzerinde zaman çarteri sözleşmesinden doğan alacakları için rehin hakkını haiz olduğu (SHELLTIME 4, Par 16); çartererlerin, kargonun yüklenmesi ve boşaltılması masraflarını karşılamakla yükümlü olduğu (SHELLTIME 4, Par 7(a)); geminin deniz elverişli ve ambarların temiz ve yükü almak üzere hazır olmasının gerektiği (NYPE 2015, Par 2; NYPE46 Par 22); kaptanın yükün havalandırılması hususunda gerekli özeni göstermekle yükümlü olduğu (NYPE Par 90)” yönünde hükümlere yer verilmektedir. Görüldüğü üzere, bu sayılan standart çarter partilerin tamamı eşya taşımalarına ilişkin kurallar getirmektedir ve uygulamada da zaman çarteri sözleşmeleri çerçevesinde gemini tahsis edilmesi, esas itibarıyla eşya taşınması taahhüdünün ifasına hizmet etmeyi amaçlamaktadır.

donatan², geminin teknik yönetiminden sorumlu iken, geminin ticari yönetimi çarterere bırakılmakta ve geminin zilyetliği donatanda kalmaya devam etmektedir³. Zaman çarteri sözleşmesi süresince geminin teknik yönetimini elinde tutan donatan, gemiyi kararlaştırılan yerde ve tarihte hazır bulundurmak, sözleşme süresi boyunca ise gemiyi denize, yola ve sözleşmede belirtilen amaca uygun halde bulundurmak ve en önemlisi tahsis olunanın geminin ticari yönetimine ilişkin talimatlarına uymak ve uyulmasını sağlamak yükümlülüğü altındadır⁴. Bu çerçevede, geminin bakım ve tutumunun yapılması, tahsis süresince denize, yola ve yüke elverişliliğinin sağlanması, özellikle geminin denizde hareket edebilmesi için gerekli olan sertifikaların temin edilmesi, geminin değişim, muayene, gözetim, denetimi ve gerekli yenilemelerin sürekli şekilde yerine getirilmesi, tekne ve makine sigortasının yapılması, gemi adamlarının maaş ve diğer alacaklarının ödenmesi donatanın üzerindedir⁵.

² TTK m. 1131 ve devamında yer alan zaman çarteri sözleşmesine ilişkin düzenlemelerde, zaman çarteri sözleşmesinin taraflarını ifade etmek üzere, “donatan” veya “çarterer” kavramları yerine “tahsis eden” ve “tahsis olunan” ifadelerinin tercih edildiği görülmektedir. Maddede, “tahsis eden” ve “tahsis olunan” gibi uygulamada kullanılmayan terimlere yer verilmesinin isabetli olmadığı; bunlar yerine uygulamada zaman çarteri sözleşmesinin taraflarını ifade etmek üzere kullanılan “çarterer/zaman çartereri” ve “donatan” terimlerinin kullanılmasının daha uygun olduğu hususunda haklı bir eleştiri için bkz Ergon Çetingil, Rayegân Kender, Samim Ünvan ve Emine Yazıcıoğlu, ‘TTK Tasarısının “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında’, Deniz Hukuku Dergisi (Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler - Özel Sayı), (2006) 1, 123.

Karş HGB § 557 vd: Alman Kanun Koyucu, zaman çarteri sözleşmesini “gemi tahsis sözleşmeleri” başlığı altında düzenlemiş olmakla birlikte, TTK’da olduğu gibi tahsis eden-tahsis olunan yerine zaman çartereri (*Zeitcharterer*) ve zaman (üzlerine) kiraya veren (*Zeitvercharterer*) kavramlarını kullanmıştır. Uygulamada, zaman çarteri, bareboat çarterer ve yolculuk çarteri sözleşmeleri arasındaki farklılığın netleştirilmesi bakımından çarterer (*Charterer*) yerine zaman çartereri; kiraya veren (*Vercharterer*) yerine zaman üzerine kiraya veren ifadelerinin kullanılmasının uygun olduğu; sadece çarterer veya kiraya veren ifadelerinin kullanılmasının yasal belirsizliğe sebebiyet vereceği hakkında bkz Czerwenka (n 1) § 557 Nr 4.

Uygulamada sıklıkla kullanılan standart form sözleşmelerde ise çok defa, donatan (*owner, shipowner*) ve çarterer (*charterer*) ifadelerinin kullanıldığı görülmektedir. (Bu yönde örnekler için bkz SHELLTIME 4; SUPPLYTIME 2017, Definitions, (Par II); NYPE 93; NYPE 2015)

³ Rabe ve Bahnsen (n 1) Vor § 557 Nr 33; Nunes (n 1) 567; Yoshimoto (n 1) 450, 455. TTK m. 1131/2’de, “Geminin teknik yönetimini elinde bulunduran tahsis eden, geminin zilyedi sayılır.” şeklinde bir hükme yer verilmiştir. Bununla birlikte, zaman çarteri sözleşmesinde geminin zilyetliğinin devredileceği yönünde bir hükme yer verilmediğine sadece geminin “ticari yönetiminin” devredileceğinin hüküm altına alındığına dikkat çekmek gereklidir. Bu nedenle TTK m. 1131’de yer alan bu düzenlemenin, öğretide, geminin zilyetliğinin devrolunması halinde esasen zaman çarteri sözleşmesinden bahsedilemeyeceği gerekçesiyle gereksiz bir düzenleme olduğu kanaatimizce de isabetli şekilde ifade edilmektedir. Açıklamalar için bkz Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku* (n 1) 324.

Alman Kanun Koyucu zaman çarteri sözleşmesine ilişkin hükümler arasında zilyetliğe ilişkin bir düzenlemeye yer vermemiş ise de TTK m. 1137’deki ile benzer bir şekilde, sözleşme süresinin sonunda çartererin gemiyi iade (*Rückgabe des Schiffes*) yükümlülüğü ifadesi burada da kullanılmıştır (HGB § 569). Bkz Paschke (n 1), § 557 Nr 4 vd. Donatanın zaman çarteri sözleşmesinden doğan yükümlülüklerinin hüküm altına alındığına HGB § 559’da bilinçli şekilde, “geminin teslimi (*Übergabe*)” yerine “kararlaştırılan tarihte ve yerde çartererin kullanımına hazır bulundurmak (*...zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand bereitzustellen...*)” ifadesinin tercih edildiğini; “geminin teslimi (delivery)” ifadesinin genellikle İngiliz zaman çarter partilerinde kullanıldığını; HGB § 569’da yer verilen “geminin iadesi” ifadesinin yasal olarak uygun bir ifade olmadığı hakkında bkz Rabe ve Bahnsen (n 1) Vor § 557 Nr 30. Aynı yönde bkz Czerwenka (n 1) § 559 Nr 4.

⁴ Donatanın bu yükümlülüğü, TTK m. 1133’te açıkça hüküm altına alınmıştır. Buna göre, “Tahsis eden, geminin teknik yönetimini üstlenir. Bu amaçla tahsis eden, belirlenen gemiyi; Kararlaştırılan tarihte ve yerde hazır bulundurmak ve Sözleşme süresince gemiyi denize ve yola elverişli ve sözleşmede belirtilen amaca uygun bir hâlde bulundurmak” yükümlülüğü altındadır. Aynı yönde düzenlemelere HGB § 559 ve § 560’da da yer verilmiştir. Bununla birlikte öğretide de belirtildiği üzere, uygulamada kullanılan pek çok standart çarter partide bu yükümlülüğe ilişkin esaslar ayrıntılı bir şekilde düzenlendiği için kanuni düzenlemeler pek az önemi haizdir. Bkz Paschke (n 1) 559 Nr 1; Sager (n 1) § 557 Nr 8 ve § 559 Nr 4; § 560 Nr 4 vd; Rabe ve Bahnsen (n 1) § 557, Nr 20 vd.; Czerwenka (n 1) § 560 Nr 4,5; Yoshimoto (n 1) 456; Meirong, Yi ve Wei (n 1) 350; Ülgener (n 1) 354.

⁵ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri II* (n 1) 13 vd; Sager (n 1) § 557 Nr 8; Rabe ve Bahnsen (n 1) § 557 Nr 20 vd, Nr 30 vd, § 564, Nr 3 vd; Czerwenka (n 1) § 564, Nr 4 vd; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku* (n 1) 323. Geminin teknik yönetimi çerçevesinde karşılanması gereken masraf kalemlerine ilişkin ayrıntılı açıklama ve örnekler için bkz Yoshimoto (n 1) 457. Zaman çarteri sözleşmelerinde geminin teknik yönetimi çerçevesinde donatanın temin etmekle yükümlü olduğu hususlara ilişkin bkz NYPE 2015 Par 6; NYPE 93 Par 6; SUPPLYTIME 2017 Par 8; SHELLTIME 4 Par 6

Zaman charteri sözleşmesinde chartererin sözleşmeden doğan temel borcu, gemiyi ticari olarak yönetme hakkının karşılığı olarak sözleşmede kararlaştırılan tahsis ücretini ödemektir⁶. Bunun yanı sıra, charterer, geminin ticari yönetiminin gerektirdiği giderleri de ödemekle yükümlüdür⁷. Geminin “ticari yönetimi”nin kapsamı ise öğretide, “geminin yük veya yolcu taşımak veya tahsis edilmiş olduğu bunların dışındaki bir amaca uygun kullanımı ile kazanç elde etmeye yönelik sözleşmelerin akdedilmesi ve bu sözleşmelerden doğan borçların ifasına yönelik işlerin planlanması” olarak ifade edilmektedir⁸.

6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda açıkça düzenlenmeyen zaman charteri sözleşmelerine ilişkin bazı genel esaslar, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 1131-1137. maddeleri arasında özel olarak hüküm altına alınmıştır. Bununla birlikte zaman charteri sözleşmeleri çok defa ticaret hayatının yarattığı birtakım somut ihtiyaçlar ve uygulamanın gerekli kıldığı bazı hususlar gözetilerek hazırlanan ve sıklıkla revize edilen GENTIME, BALTIME, NYPE (*New York Produce Exchange*), SHELLTIME

⁶ Nunes (n 1) 567. Bununla birlikte, zaman charteri sözleşmesini navlun sözleşmesinin bir alt türü olarak kabul eden görüşler çerçevesinde, zaman charteri sözleşmesinde chartererin ticari yönetim hakkının karşılığı olarak ödemekle yükümlü olduğu tutarın öğretide “navlun” olarak adlandırıldığı görülmektedir. Bkz Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri II* (n 1) 10. Bununla birlikte, uygulamada kullanılan standart charter partilerde, chartererin ödemekle yükümlü olduğu bu ücret genellikle “hire” olarak isimlendirilirken (Bkz NYPE 93 Par .10-11; SHELLTIME 4 Par .9; NYPE 2015 Par .11; SUPPLYTIME 2017 Par .12), TTK’da “tahsis ücreti”; HGB §565’de ise bilinçli olarak navlun sözleşmelerindekinden farklı olarak “*Fracht*” yerine “*Zeitfracht*” (zaman üzerine taşıma ücreti) olarak ifade edilmiştir. Bu hususta bkz Rabe ve Bahnsen (n 1) § 557 Nr 30. Uygulamada kullanılan charter partilerde genellikle bu ücretin ödenmesinde, günlük olarak kararlaştırılan belli bir ücreti esas alınmaktadır. TTK m.1136’da ücretin, aksi kararlaştırılmadıkça “aylık olarak ve peşin”; HGB § 565’te ise, “iki haftada bir” ödeneceği öngörülmüştür. Chartererin ücret ödeme borcuna ilişkin açıklamalar için ayrıca bkz Czerwenka (n 1) §565 Nr 4 vd; Paschke (n 1) § 557 Nr 6; Sager (n 1) § 565 Nr 1 vd; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku* (n 1) 323; Meirong, Yi ve Wei (n 1) 350.

Zaman charteri sözleşmeleri bakımından “*Freight*” ve “*Hire*” kavramları ve bunların anlamı hakkında açıklama ve örnek İngiliz yargı kararları için bkz Rabe ve Bahnsen (n 1) Vor § 557 Nr 24. Uygulamada sefer charteri sözleşmelerinde, karşı edim olarak ödenecek ücretin “*freight*”, zaman charteri sözleşmelerinde ise “*hire*” şeklinde isimlendirildiği ve bu iki terime ilişkin temel esaslar ve farklılıklar hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz Francis J O’Brien, “Freight and Charter Hire” (1974-1975) 49(4) Tulane Law Review 956, 956 vd.

⁷ TTK m. 1134’te zaman charteri sözleşmesinde geminin ticari yönetiminin tahsis olunana ait olduğu hüküm altına alındıktan sonra, 1135. maddede, “Geminin ticari işletilmesinden doğan giderlere tahsis olunanın katlanacağı katları” hükmüne yer verilmiştir. Aynı maddede, geminin ticari işletilmesinden doğan giderlere örnek olarak “makinelere düzenli bir şekilde işlemini sağlayacak nitelik ve miktarda yakıtın sağlanması için gerekli giderler” açıkça ve sınırlayıcı olmamak üzere belirtilmiştir. HGB’de ise, geminin ticari olarak işletilmesi ifadesine yer verilmemekle birlikte, geminin işletilmesinden doğan ücretlerin, bu kapsamda özellikle liman ücretlerinin, kılavuzluk ücretlerinin ve geminin işletilmesi için ihtiyaç duyulan yakıtın tedariki için yapılan masrafların charterer tarafından karşılayacağı düzenlenmiştir (HGB §564). Uygulamada kullanılan standart charter partilerde chartererin geminin ticari işletilmesinin gereği olarak karşılamakla yükümlü olduğu kalemler ayrıntılı şekilde düzenlenmektedir. Ayrıca bkz Paschke (n 1) § 564 Nr 1; Sager (n 1) § 557 Nr 5; Rabe ve Bahnsen (n 1) § 564 Nr 1 vd; Yoshimoto (n 1) 458. Standart charter partilerde yer verilen örnek şartlar için bkz NYPE 93 Par .7; SHELLTIME 4 Par .7; NYPE 2015 Par .7; SUPPLYTIME 2017 Par .9,10.)

⁸ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku* (n 1) 325. Geminin işletilmesinden ileri gelen ve chartererin ödemekle yükümlü olduğu giderler hakkında ayrıntılı açıklamalar ve örnekler için bkz Yoshimoto (n 1) 458.

Zaman charteri sözleşmesinde “ticari yönetimin” devrinin sözleşmenin esaslı unsuru olduğu belirtilmelidir. Öyle ki, HGB §557,1’de zaman charteri sözleşmesinde tarafların yükümlülüklerinin belirlendiği maddede, TTK’daki gibi “ticari yönetim” ifadesini açıkça kullanmayan ve “belli bir geminin kullanımının belirli bir süreliğine mürettebatı ile birlikte charterere tahsis etmeyi ve bu gemi ile yük veya yolcu taşımayı veya sözleşmede kararlaştırılan diğer bir edimi ifa etmekle yükümlü olduğunu” hüküm altına alan Alman Kanun Koyucu, hükmün sonraki fıkrasında, açıkça “zaman charteri sözleşmesine ilişkin §557-569 arasındaki düzenlemelerin ancak chartererin zaman charteri sözleşmesini deniz seyrüseferi ile kazanç elde etme amacı ile akdettiği haller bakımından uygulanacağı” yönünde bir hüküm getirmiştir. (HGB §557,2). Ayrıntılı açıklamalar için bkz Paschke (n 1) § 557 Nr 7; Rabe ve Bahnsen (n 1) § 557 Nr 6; Czerwenka (n 1) §557 Nr 11 vd.

gibi standart form sözleşmeler esas alınmak suretiyle akdedilmektedir⁹. Diğer taraftan, taraflar bazen zaman çarteri sözleşmesinin akdinde esas aldıkları bu standart çarter partilere de somut olayın şartlarına göre bazı klozlar da eklemekte ve çarter partilerde neredeyse istisnasız şekilde uygulanacak hukuka, yetkili mahkemeye ve tahkime ilişkin şartlara da yer verilmektedir¹⁰. Bu durum, 6102 sayılı TTK’da yer alan zaman çarteri sözleşmesi hükümlerinin uygulanması ihtimalini önemli ölçüde zayıflatmaktadır¹¹.

II. “Off Hire” Klozuna İlişkin Genel Esaslar ve COVID-19 Salgınının Yarattığı Olağanüstü Şartlar Bakımından Standart Çarter Partilerdeki “Off-Hire” Klozlarının İncelenmesi

A. Tanımı ve Özellikleri

Zaman çarteri sözleşmesinde, çarterer gemiyi ticari yönetim hakkının karşılığı olarak tahsis ücretini kararlaştırıldığı şekilde ödemek yükümlülüğü altındadır. Zaman rizikosunun çarterer tarafında olduğu bu sözleşme türünde, bazı olağanüstü durumlarda gecikme rizikosunu çarterer lehine dengelemek amacıyla çarter partilere bazı kayıtlar eklenmektedir. “Off-hire” olarak adlandırılan¹² bu klozlar sayesinde, donatanın zaman çarteri sözleşmesi hükümleri çerçevesinde “gemiyi çartererin ticari kullanımına tahsis etmek” borcunu yerine getiremediği bazı istisnai haller bakımından, çartererin, “klozda öngörülen” şartlara göre tahsis ücreti ödeme borcundan kurtulacağı öngörülmektedir¹³.

⁹ Zaman çarteri sözleşmelerine ilişkin TTK m. 1131-1137’ye ilişkin madde gerekçesinde, “..... 6762 sayılı Kanunda bu sözleşmelere ilişkin kapsamlı bir düzenleme bulunmamaktadır. Uygulamada taraflar böyle bir sözleşme ile borç altına girmek istediklerinde çoğunlukla tip sözleşmelere başvurumaktadırlar. Bu sözleşmelerde hüküm bulunmayan hallerde hangi genel hükümlerin uygulanabileceği tereddütlere sebep olmuştur. Bu sebeple milletlerarası uygulamanın ışığında, 1966 tarihli Fransız Kanunu ve Kararnamesi dikkate alınarak zaman çarteri sözleşmesinin düzenlenmesine gerek görülmüştür.” şeklinde izah edilmiş ise de, uygulamada kullanılan standart çarter partilerde son derece ayrıntılı düzenlemelerin yer aldığı; TTK m.1131-1137 arasındaki düzenlemelerin bu hükümlere kıyasla çok daha genel nitelikli olduğu ve uygulamada akdedilen zaman çarteri sözleşmelerinin neredeyse istisnasız olarak bu ayrıntılı hükümlerin yer aldığı standart form sözleşmelere istinaden yapıyor olması karşısında TTK hükümlerine ihtiyaç duyulmayacağına dikkat çekilmelidir. Bu nedenle gerekçe de yer verilen ifadeler kanaatimizce isabetli ve gerçekçi değildir.

¹⁰ Açıklamalar için bkz Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri II* (n 1) 6.

¹¹ 6102 sayılı TTK’nın madde gerekçelerinde, zaman çarteri sözleşmelerine ilişkin 1131 vd.daki düzenlemelerin ihdas amacı, “Bu sözleşmelerde hüküm bulunmayan hallerde hangi genel hükümlerin uygulanabileceği tereddütlere sebep olmuştur. Bu sebeple milletlerarası uygulamanın ışığında, 1966 tarihli Fransız Kanunu ve Kararnamesi dikkate alınarak zaman çarteri sözleşmesinin düzenlenmesine gerek görülmüştür.” şeklinde ifade edilmiş ise de, uygulamada kullanılan zaman çarteri sözleşmelerinde uygulamada ihtilafa sebebiyet verebilecek pek çok hususun zaten son derece ayrıntılı şekilde düzenlenmiş olması ve TTK’daki zaman çarteri hükümlerinin ise bir o kadar “genel” nitelikli olması karşısında gerekçedeki bu açıklamaya katılmak mümkün görünmemektedir.

Bununla birlikte, Alman ve Fransız Kanun Koyucuların da zaman çarteri sözleşmelerini TTK’dakine benzer şekilde genel esaslarıyla düzenlediği belirtilmelidir. Öyle ki, TTK’daki zaman çarteri sözleşmelerine ilişkin hükümler, gerekçe de ifade edildiği üzere, 1966 tarihli Fransız Kanunu ve Kararnamesi esas alınmak suretiyle düzenlenmiştir.

¹² Bu tür kayıtlar çok defa “off-hire” olarak adlandırılıyor ise de, çartererin olağanüstü bazı sebepler nedeniyle ücret ödeme borcunun kesintiyi uğradığı bu halleri ifade etmek üzere, “suspension of hire”, “breakdown”, “cesser of hire” ifadelerinin de kullanıldığı görülmektedir. Açıklamalar için bkz O’Brien (n6) 965. Bu hususta bkz BALTIME 1939, Par .11’de geminin kullanım dışı sayılacağı halleri ifade etmek üzere “Suspension of Hire” kavramı tercih edilmiştir.

¹³ Ayrıntılı açıklamalar için bkz Braden Vandeventer, ‘Analysis of Basic Provisions of Voyage and Time Charter Par ies’ (1974-1975) 49 Tul Law Rev 806, 826 vd; O’Brien (n 6) 962 ve 966, 968; Michael Marks Cohen, ‘Confusion in the Drafting and Application of Off-Hire Clauses’ (1978) 9 J Mar L & Com 343, 343. Off-hire klozlarının, istisnai nitelikte olduğu ve sadece çartererin yararına hizmet ettiği gözetildiğinde dar yorumlanması gerektiği hakkında bkz John Weale, ‘The NYPE Off-Hire Clause and Third Par y Intervention: Can an Efficient Vessel Be Placed Off-Hire’ (2002) 33 J Mar L & Com 133, 138. Off-hire klozlarının yorumlanması hakkında bkz Rabe ve Bahnsen (n 1) Nr 36-39.

Uygulamada sıklıkla ihtilaflara sebebiyet veren off-hire klotları, donatanın veya fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurundan bağımsız olarak ve sözleşmedeki tarafların sorumluluğunu ortadan kaldıran mücbir sebep, deniz tehlikesi gibi sözleşme şartlarından etkilenmeksizin uygulanmaktadır¹⁴. Bununla birlikte, standart charter partilerin her birinde farklı off-hire klotlarına yer verilmekte, bu nedenle geminin kullanım dışı (off-hire) sayılmasına imkân veren sebepler ile off-hire halinde tahsis ücretinin ödenmesine ve geminin kullanım dışı sayılacağı sürenin belirlenmesine ilişkin esaslar charter partide yer alan klotun kapsamına göre değişiklik göstermektedir¹⁵.

Uygulamada off-hire halinde zaman kaybının belirlenmesi bakımından farklı iki türde kayıt kullanılabilir; bazı off-hire klotlarında, “geminin tahsis edildiği gayeye uygun olarak faaliyette “bulunmadığı” zaman parçası” kayıp zaman olarak değerlendirilirken (*net loss of time clauses*), bir diğer kısmında ise kayıp zamanın tespitinde geminin tahsis edildiği gayeye uygun olmaktan çıktığı zaman dilimi dikkate alınmaktadır (*period clauses*)¹⁶. Diğer taraftan, charter partilerin önemli bir kısmında uygulamada ortaya çıkabilecek ihtilafların önüne geçmek amacıyla, off-hire kuralının uygulanabilmesi ve bu çerçevede charterlerin tahsis ücreti ödemekten kurtulabilmesi için “belli bir sürenin geçmiş olması” aranmaktadır¹⁷. Bu yöndeki düzenlemelerin varlığı halinde ortaya çıkan bir sakınca ise, çok defa geminin ticari bakımdan kullanılabilir durumda olmadığı sürenin hükümde öngörülen “belli süreden” daha kısa olması nedeniyle off-hire klotunun işlerlik kazanamamasıdır¹⁸. Bu sakıncanın önüne geçebilmek amacıyla ise, uygulamada kullanılan bazı charter partilerde “toplam gecikme süresi” düzenlemesine yer verilmektedir. Bu halde, sürenin sona ermesi ile birlikte tüm zaman kayıpları toplanarak buna göre tahsis ücreti kesintisi yapılmaktadır.

¹⁴ Weale (n 13) 137; Vandeventer (n 13) 826; Ülgener, *Charter Sözleşmeleri II* (n 1) 128. Bununla birlikte, uygulamada kullanılan standart charter partilerde, çok defa off-hire sebebi teşkil eden olayın ortaya çıkışı bakımından charterlerin veya onun fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlarına sonuç bağlandı; geminin kullanım dışı kabul edilmesine sebebiyet veren olayın ortaya çıkmasında charterler veya onun fiillerinden sorumlu kişilerin kusurunu etkili olduğu durumlarda geminin ticari bakımdan kullanılabilir olmadığı bu süre için charterlerin tahsis ücreti ödeme borcunun devam edeceği yönünde kayıtlara yer verildiği görülmektedir.

Uygulamada kullanılan bazı charter partilerdeki off-hire klotlarında, off hire sebebi olarak zikredilen bazı hallerin charterler veya onun sorumlu olduğu şahısların kusur ve ihmallerinden ileri gelebileceğinin göz ardı edildiği; bu durumun bir sonucu olarak donatanın aslında charterlerin kusuru nedeniyle sebebiyet vermiş olduğu bir durum nedeniyle aslında hak etmiş olduğu navlunu alamayabileceği; ancak sonradan zarara uğradığını ileri sürerek dava yolu ile bunu tazminat esasları çerçevesinde talep edebildiği; bu sakıncanın charter partilerde yer alan kaydın değiştirilmesi ve “charterlerin kusuru bulunmadığı takdirde” cümlesinin eklenmesi ile bertaraf edilebileceği yönünde bkz. Fehmi Mehmet Ülgener, “Zaman Charteri Sözleşmesinde Gecikmeden Dolayı Donatanın Sorumluluğu (Off-Hire Klotu)” (1990) 15 Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 21, 26. Yazar ayrıca, navlun sözleşmesinin ifası sırasında ortaya çıkabilecek ve charterlerin faaliyet sahasından kaynaklanmakla birlikte charterlerin kusurunun sebebiyet vermediği off-hire sebepleri bakımından, charter partilere sonradan eklenecek bu yöndeki kayıtların da zaman zaman yetersiz kalabileceğini ifade etmektedir. Açıklamalar için ayrıca bkz. Cohen (n 13) 346.

¹⁵ Vandeventer (n 13) 826.

¹⁶ Ayrıntılı açıklamalar için bkz. Rabe ve Bahnsen (n 1) § 565 Nr 34; Terence Coghlin, Andrew Baker, Julian Kenny ve John Kimball, *Time Charters* (6. Bası 2008) 453 vd. Ayrıca bkz. O’Brien (n6) 968 vd; Vandeventer (n 13) 826. Brüt kayıp zamanın esas alındığı off hire klotlarının (period clauses) charterler lehine iken, net zaman kaybına ilişkin olanlarının ise donatan lehine sonuç doğuracağı hakkında bkz. Ülgener, *Charter Sözleşmeleri II* (n 1) 130 vd.

¹⁷ O’Brien (n6) 968-969.

¹⁸ Açıklamalar için bkz. Ülgener, Off Hire (n 15) 31.

Off-hire klozunun uygulanabilmesi ve çartererin geminin hareketsiz kalması nedeniyle kaybedilen zaman dilimi bakımından tahsis ücreti ödemekten kurtulabilmesi için sözleşmede “off-hire” sebebi olarak sayılan hallerden herhangi birinin gerçekleşmiş olması, tek başına yeterli değildir. Aynı zamanda geminin tahsis edilmiş olduğu amaca uygun olarak kullanılamamış olması nedeniyle ortaya çıkan zaman kaybı ile çarter partide açıkça zikredilen bu off-hire sebebinin gerçekleşmiş olması arasında illiyet bağı bulunması gerektiğine dikkat çekilmelidir¹⁹. Buna göre, uygulamada kullanılan standart çarter partiler ve mahkeme kararları uyarınca, çartererin tahsis ücreti ödeme borcundan kurtulabilmesi için, çarter partide off-hire sebepleri arasında sayılan hallerden birinin gerçekleştiğini; bu sebeple geminin belirli bir süre istihdam edilemediğini ve geminin tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanımının kesintiye uğradığını ispat etmesi gerekmektedir²⁰.

B. Geminin Kullanım Dışı (Off-Hire) Kalmasına Sebep Olan Haller

1. Genel olarak

Uygulamada zaman çarteri sözleşmeleri, neredeyse istisnasız şekilde standart form sözleşmeler çerçevesinde akdedilmektedir. Bu standart çarter partilerde, tarafların sözleşmeden doğan temel edimleri bakımından genel itibarıyla yeknesaklık söz konusu ise de, bunun dışında sözleşmenin ifasına yönelik pek çok hususta farklı düzenlemelere yer verilmektedir. Ayrıca, bazen somut olayın gerekli kıldığı ihtiyaçlar doğrultusunda, tarafların standart form sözleşmelerde yer alan hükümleri de değiştirdikleri veya duruma göre bu standart sözleşmelere yeni hükümler ekledikleri de görülmektedir. Standart çarter partilerin hemen hemen hepsinde off-hire hükümlerine yer verilmekle birlikte, “geminin kullanım dışı sayılmasını mümkün kılan sebepler” ile geminin kullanım dışı sayılması halinde tahsis ücreti kesintisine esas teşkil edecek “zaman kaybının” ve “ücrette yapılacak kesintinin” belirlenmesi bakımından her birinde farklı esaslar getirilmiştir. Çarter partilerde çok defa farklı şekilde ifade edilmekle birlikte, “personel yetersizliği, gemideki arızalar ve buna bağlı zararlar, hız kayıpları, aşırı yakıt tüketimi, yükleme ve boşaltma kapasitesinde düşüş, yükleme-boşaltma teçhizatındaki elverişsizlik, çatma- karaya oturma, ihtiyati haciz, müsadere ve sapma” gibi hallerin yanı sıra, “savaş, hastalık ve karantina tedbirleri” gibi doğrudan gemiden kaynaklanmayan durumların da “off-hire” sebebi olarak sayıldığına dikkat çekilmelidir. Bunun yanı sıra, aşağıda daha ayrıntılı şekilde inceleneceği üzere, uygulamada kullanılan standart çarter partilerde, özel off-hire sebepleri ile birlikte genel nitelikte off-hire kayıtlarına da yer verildiği görülmektedir. Uygulamada akdedilen sözleşmelerde off-hire sebeplerinin çeşitliliği nedeniyle, geminin ticari bakımdan kullanılabilir durumda bulunmadığı zaman

¹⁹ Bkz Ülgener, *Off-Hire* (n 15) 27; Weale (n 13) 141.

²⁰ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri II* (n 1) 134; Weale, 138.

diliminde kullanım dışı sayılıp sayılmayacağı, her bir somut olay bakımından ayrıca değerlendirilmelidir.

2. COVID-19 Salgınının Tahsis Ücreti Ödeme Borcu Üzerindeki Etkisinin Standart Çarter Partilerdeki Off-Hire Klozları Çerçevesinde Değerlendirilmesi

Tüm dünyayı kısa süre içinde etkisi altına alan ve 11 Mart 2020 tarihinde, Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi ilan edilmesiyle birlikte pek çok alanda sert önlemler alınmasına sebebiyet veren korona virüs salgını, ticaret hayatında önemli bir gerileme yaratmıştır. Salgından, dünya ticaretinde etkin rol oynayan deniz taşımacılığı da büyük ölçüde etkilenmiş; salgının yayılmasını önlemek amacıyla getirilen sınırlamalar, deniz yoluyla yük veya yolcu taşınmasını zorlaştırmış hatta zaman zaman imkânsız hale getirmiştir.

Dünya Sağlık Örgütü, daha salgının ilk dönemlerinde, ticaret hayatının işlemlerini engelleyecek dahi olsa, insanların ve eşyaların dolanımının durdurulmasının, salgınla mücadelede önem taşıdığını vurgulamış ve bir dizi tavsiye kararı yayınlamıştır²¹. Dünya Sağlık Örgütünün tavsiye kararları doğrultusunda, salgınının da etkisini arttırması ile birlikte, ülkemiz de dâhil pek çok ülkede çok sıkı önlemler alınmış ve zaman zaman deniz yolu ile taşımacılık durma noktasına gelmiştir. Pek çok ülkede COVID-19 salgınının olumsuz etkilerini en aza indirmek ve salgının yayılmasını engellemek amacıyla limanlara gelen “gemilere yönelik” birtakım tedbirler aldıktan başka, “ticaretin devamını sağlamaya” yönelik bazı yeni uygulamalar geliştirilmiştir. Bu çerçevede, gemilerin limana girişinden önceki safhada yapılması gereken bildirimle ilişkin süreler uzatılmış; limanlara giriş bakımından geminin limana girişinde tıbbi yönden sakınca bulunmadığına dair serbest pratika²² düzenlenmesi, gemilerin giriş yaptıkları son limanların tespit edilerek yakın zamanda riskli liman olarak nitelendirilen limanlara giriş yapan gemilerin limana girişinin engellenmesi; gemilerin dezenfekte edilmesi; gerektiği takdirde karantinaya alınması; temasın asgari seviyeye indirilmesi için fiziki evrak teslimi ile yapılan bazı işlemlerin ve bildirimlerin elektronik posta yolu ile veya online olarak yapılması gibi birtakım tedbirlere başvurulmuş hatta bu süreçte limanların gemi giriş-çıkışına kapatılmasına kadar varan ciddi sınırlamalar getirilmiştir²³.

²¹ Dünya Sağlık Örgütü tavsiyeler için bkz (Çevrimiçi), <https://www.who.int/news-room/articles-detail/updated-who-recommendations-for-international-traffic-in-relation-to-covid-19-outbreak>, 8 Haziran 2020

²² 9 Mayıs 2008 tarihli Gemi Sağlık Resmi Kanunu Uygulama Yönetmeliği m.4(f) uyarınca “sebest pratika”, “Genel olarak, gemideki sağlık durumunun incelenmesi suretiyle, geminin Türk kıyı ve limanlarıyla ihtilâta sâhî bir sakınca olmadığını tespit edip belgelemeyi” ifade etmektedir.

²³ Ülkemizde limanlarda alınması gereken önlemler esas itibarıyla, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan 16.03.2020 tarih ve 2020/2 sayılı Genelge ile düzenlenmiş, bununla birlikte sonraki süreçte de ihtiyaçlar çerçevesinde yeni düzenlemeler de getirilmiştir.

COVID-19 salgınından dolayı alınan önlemler nedeniyle, deniz yolu eşya taşımacılığında uzun zamandan beri süregelen ve eşyanın uzak limanlar arasında hızlı bir şekilde nakledilmesini sağlayan olağan yöntemler terk edilmiş; bu durum, eşyanın bir yerden diğer bir yere taşınması sürecini oldukça uzatmış ve hatta limanlara girişin yasaklandığı durumlarda eşyanın taşınmasını limanın tekrar açılmasına kadar olan zaman dilimi boyunca imkânsız hale getirmiştir. Dolayısıyla, salgın süresince zaman çarteri sözleşmeleri bakımından, çarterlerin ticari yönetim hakkı kapsamında vermiş olduğu talimatların yerine getirilmesi de zorlaşmış olup, gemilerin limana girişi, yüklerin limandan teslim alınması ve varna limanında teslim edilmesindeki zorluklar karşısında çarterlerin sözleşme hükümleri çerçevesinde elde ettiği ticari yönetim hakkını kullanması zaman zaman mümkün olamamıştır. Yukarıda da ifade edildiği üzere, zaman çarteri sözleşmelerinde, geminin ticari bakımdan kullanılabilir olmadığı süreçte çarterlerin tahsis ücreti ödeme borcundan kurtulmasını öngören off-hire klozlarına yer verilmekte ise de, bu kayıtlar her çarter partide farklı şekilde düzenlenmekte ve çok defa hâlihazırdaki COVID-19 salgını gibi bir salgın hastalığın mevcudiyeti, geminin kullanım dışı sayılması bakımından tek başına yeterli olmamaktadır.

Standart çarter partilerde, COVID-19 salgını nedeniyle geminin kullanım dışı sayılmasını mümkün kılacak farklı türde off-hire klozlarının bulunması karşısında, çarter partilerde yer alan ve salgın nedeniyle geminin off-hire hale gelerek çarterlerin bu süreç için ücret ödeme yükümlülüğünden kurtulmasına imkân verebilecek bazı off hire sebeplerinin ve bu klozlar çerçevesinde geminin hangi esaslara göre kullanım dışı sayılacağına tespiti, içinde bulunduğumuz koşullarda önem arz etmektedir.

a. Gemideki Hastalık ve Karantina Tedbirleri

Uygulamada kullanılan bazı standart çarter partilerde, “gemideki hastalık ve karantina tedbirleri”, off-hire sebepleri arasında açıkça sayılmaktadır. COVID-19 salgını süresince, gerçekleşme ihtimali son derece yüksek olan bu hallerin geminin kullanım dışı sayılmasına sebebiyet verebilmesi için somut olayda kullanılan çarter partide bu hususta açık bir hükmün yer alması ve hükümde belirtilen şartların gerçekleşmiş olması gerekmektedir. Her bir standart çarter partide farklı off-hire sebeplerine yer verilmesi ve geminin kullanım dışı sayılması halinde tahsis ücretinde yapılacak kesintinin belirlenmesi de dâhil olmak üzere geminin “off-hire” durumu bakımından farklı esasların öngörülmesi karşısında, uygulamada kullanılan standart çarter partilerdeki ilgili hükümlerin incelenmesi önem taşımaktadır.

Uygulamada sıklıkla tercih edilen ve 2003 tarihinde güncellenen SHELLTIME 4 standart çarter partisinde karantina uygulanması halinde geminin kullanım dışı kabul edilmesine imkân verecek açık bir kayıt yer almaktadır (SHELLTIME 4, Par.21/

iv). Bu kayda göre, kaptan, mürettebat veya görevlilerin karadaki enfekte olmuş bir bölge (*infected area*) ile irtibat geçmiş olması nedeniyle uygulanan karantinadan kaynaklanan gecikmeler off-hire sebebi olarak sayılmıştır²⁴. Bununla birlikte, bu sözleşme hükmünde, geminin ticari olarak kullanılmamasında chartererin katkısının bulunması ihtimali bakımından ise açık bir istisna getirilmiş; hükme, “çartererin veya çartererin temsilcilerinin yazılı izni veya talimatı olmaksızın” şeklinde bir ifade eklenmiştir. Bu şekilde, çartererin yazılı izin veya talimatı çerçevesinde karadaki enfekte olmuş bir bölge ile temas nedeniyle uygulanan karantina tedbirlerinden dolayı çartererin tahsis ücreti ödeme borcunda kesinti yapılmasının önü kesilmiştir. Diğer taraftan bu kayıt uyarınca, karantina tedbirinin uygulanması tek başına yeterli olmayıp, ayrıca karantina nedeniyle bir gecikmenin meydana gelmiş olması aranmaktadır. Bu şart, ilgili kaydın başında, “gemi hizmetinin kesintiye uğraması, geminin performansında azalma veya diğer herhangi bir surette zaman kaybının ortaya çıkmış olması” şeklinde ifade edilmiştir²⁵.

SHELLTIME 4’te, “Off-hire” başlıklı paragrafta, geminin COVID-19 salgını çerçevesinde kullanım dışı sayılmasını mümkün kılacak bir diğer sebep daha yer almaktadır. Buna göre, “tıbbi yardım veya tedavi alınması amacıyla veya hasta veya yaralı bir kişinin veya cesedin karaya çıkarılması” nedeniyle kaybedilen süre de geminin kullanım dışı kalmasına sebebiyet verebilecektir²⁶ (SHELLTIME 4, Par.21/(iii)). Yukarıda bahsedildiği üzere, “karantina” klozu ile benzer şekilde, geminin kullanımını engelleyen bu off-hire sebebinin de çarterer veya temsilcisi ile bağlantılı olarak ortaya çıkmış olması ihtimali özel olarak düzenlenmiştir. Buna göre, karaya çıkarılması gereken yaralı veya hasta kişinin veya cesedin çartererin temsilcileri²⁷ olması durumunda gemi kullanım dışı sayılmayacaktır. Bununla birlikte, bu off-hire sebebinde, “karantina” halinden farklı olarak, “tıbbi yardım/tedavi alınmasını veya hasta veya yaralı kişinin karaya çıkarılması”nı gerektiren durumun geminin kullanım dışı kalmasına sebebiyet verebilmesi için belli bir ağırlığa ulaşmış olması aranmıştır. Bu hüküm çerçevesinde, bu sebeple ortaya çıkan zaman kaybının kesintisiz üç saatten uzun bir süre boyunca devam etmemesi durumunda gemi kullanım dışı sayılmayacak ve çartererin ücret ödeme borcu kesintiye uğramadan devam edecektir²⁸.

²⁴ “..... due to any delay in quarantine arising from the master, officers or crew having had communication with the shore at any infected area without the written consent or instructions of Charterers or their agents,.....”

²⁵ “On each and every occasion that there is loss of time (whether by way of interruption in the vessel’s service or, from reduction in the vessel’s performance, or in any other manner....” (SHELLTIME 4, Par 21/a)

²⁶ “for the purpose of obtaining medical advice or treatment for or landing any sick or injured person (other than a Charterers’ representative carried under Clause 17 hereof) or for the purpose of landing the body of any person (other than a Charterers’ representative).....”

²⁷ Hükümde yer verilen “çartererin temsilcisi (*charterers’ representative*) ile kastedilen ise SHELLTIME 4, Par 17’deki düzenleme çerçevesinde çartererin gemiye gönderdiği temsilcilerdir. “İhtiyaç fazlası çalışanlar (*Supernumeraries*)” başlıklı sözleşme hükmü çerçevesinde, çarterer gönderdiği her bir temsilci için günlük belli bir meblağ ödemek suretiyle, çarter sözleşmesine istinaden yapılmakta olan seferlerde geminin uygun konaklama alanlarında kalmak üzere gemiye temsilciler gönderilecektir.

²⁸ “...such loss continues for more than three consecutive hours”

Bu halde, SHELLTIME 4 Par.21 çerçevesinde, hükümde sayılan ve içinde bulunduğumuz COVID-19 salgını döneminde karşılaşılması kuvvetle muhtemel olan bu şartların sağlanması durumunda karantina tedbirini uygulanan geminin, zaman kaybının başladığı andan tekrar hazır ve hizmetini devam ettirebilmeye elverişli hale gelmesine kadar olan süreç boyunca off-hire konumunda sayılmasının ve çarter partideki açık hüküm gereği, karantinadan dolayı kaybedilen süre için tahsis ücreti ödenmeyeceğinin ihtimal dâhilinde olduğu söylenebilir. Bununla birlikte, geminin bu hüküm çerçevesinde off-hire konumunda kabul edildiği zaman diliminde geminin vermiş olduğu hizmet veya yaptığı seyir, tahsis ücretinde yapılacak indirimin belirlenmesinde dikkate alınacaktır²⁹ (SHELLTIME 4 Par. 21).

SHELLTIME 4 standart çarter partisine benzer şekilde SUPPLYTIME 2017’de de “geminin karantinası” çarterlerin ödeme yükümlülüğünün kesintiye uğramasını sağlayan bir off-hire sebebi olarak düzenlenmiştir³⁰. Nitekim SUPPLYTIME 2017’nin “Off-hire” başlıklı ve 13 numaralı paragrafı uyarınca, enfekte olmuş alandaki liman veya başka bir gemi ile mürettebatın temasından kaynaklanan ‘karantina veya karantina riski’, geminin off-hire sayılmasına sebebiyet verecektir. Bununla birlikte, karantina veya karantina riskinin, mürettebatın enfekte olmuş alanda bulunan liman veya diğer gemi ile “çarterlerin talimatı çerçevesinde veya çarterlerin yazılı iznine istinaden” temas etmiş olmasından ileri gelmesi ihtimalinde, hükümdeki off-hire şartı sağlanmayacak ve çarterer geminin ticari bakımdan kullanılabilir durumda olmadığı zaman dilimi için de ücret ödemeye devam edecektir³¹ (SUPPLYTIME 2017, Par.13/a (ii)).

COVID-19 salgınının, ortaya çıktığı günden bu yana çok sayıda yük gemisinde istihdam edilen gemi adamları arasında hastalık belirtilerinin görüldüğü, gemideki mürettebatın hastalık nedeniyle yaşamını yitirdiği³² ve gemi ile mürettebatın karantinaya

²⁹ “.....provided, however, that any service given or distance made good by the vessel whilst off-hire shall be taken into account in assessing the amount to be deducted from hire.....”

³⁰ Uygulamada zaman çarteri sözleşmelerinin akdinde sıklıkla kullanılan BALTIME 1939, NYPE 93 ve NYPE 2015 standart çarter partilerinde ise, doğrudan “gemideki hastalık ve karantina tedbirleri”ni doğrudan off-hire sebebi olarak nitelendiren bir hüküm yer almamaktadır

³¹ “... shall not cease in the event of the Vessel being prevented from working as aforesaid as a result of:.....quarantine or risk of quarantine unless cause by the crew having communication with the shore other vessel at any infected area not in connection with the employment of the Vesse without the consent or the instructions of the Charterers.....”

³² Çok yakın zamanda, ülkemiz karasularında da benzer bir olay yaşanmıştır. Çin merkezli COSCO Shipping Bulker Şirketine ait olan ve Hong Kong bayraklı Feng De Hai isimli gemi, İstanbul Boğazı’ndan geçmek üzere demirleme alanında beklediği sırada gemi kaptanının korona virüs nedeniyle hayatını kaybettiği belirlenmiş ve gemi karantinaya alınmıştır. <https://www.lojport.com/cosco-kaptani-bogaz-girisinde-virusten-oldu-107429h.htm> Erişim tarihi: 11 Haziran 2020.

alındığı bilinmektedir³³. Bu nedenle, SUPPLYTIME 2017 ve SHELLTIME 4'te açıkça off-hire sebebi olarak zikredilen “gemideki hastalık ve geminin karantinası”, zaman çarteri sözleşmeleri bakımından salgın süresince karşılaşılma olasılığı oldukça yüksek bir off-hire sebebi olarak karşımıza çıkmaktadır³⁴.

b. Belgelerin Eksikliği

Zaman çarteri sözleşmelerine ilişkin standart çarter partilerde, geminin seyri için gerekli olan “gemiyle ilgili bazı belgeler” ile “gemi adamlarına ilişkin belgelerin” eksikliği off-hire sebebi olarak düzenlenmekte ve bu nedenle kaybedilen zaman bakımdan çartererin ücret ödemekle yükümlü olmayacağına ilişkin kayıtlara yer verilmektedir.

Daha önce de ifade edildiği üzere, zaman çarteri sözleşmelerinde geminin ticari yönetimi çarterere bırakılırken, teknik yönetimi ise donatanda kalmaya devam etmektedir. Geminin teknik yönetimini elinde bulunduran donatan, gemiyi kararlaştırılan tarihte ve yerde hazır ve tahsis amacına elverişli halde bulundurmaktan başka ayrıca gemiye ve gemi adamlarına ilişkin bazı belgeleri temin etmek, sözleşme süresi boyunca bu belgelerin devamlılığını sağlamak ve gemide bulundurmakla da yükümlüdür³⁵. Nitekim uygulamada kullanılan standart sözleşmelerde, donatanın temin etmesi gereken belgeler ayrıntılı bir şekilde düzenlenmektedir. NYPE 2015 standart çarter partisinde, donatanın yükümlülükleri arasında, “Uluslararası tonaj sertifikası, Süveyş ve Panama tonaj sertifikaları, sicil kayıt belgeleri, geminin dayanıklılığı, güvenliği ve geminin donanımının elverişliliğine ilişkin belgeler de dâhil olmak ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere, geminin kabul edilen sınırlar dâhilinde ticaret yapabilmesi için gerekli olan belgelerin temin edilmesi ve devamlılığının

³³ Salgının başladığı günden beri dünya çapında çok sayıda yük ve yolcu gemisi için karantina tedbiri uygulanmıştır. Örnek bir olay için bkz <http://www.maritimebulletin.net/2020/05/13/panamax-container-ship-under-quarantine-until-may-16-brazil> Erişim tarihi: 13 Haziran 2020. 17 Mayıs 2020’de, Panama bayraklı Barbara isimli konteyner gemisi, gemideki 10 mürettebatın covid-19 testlerinin pozitif çıkmasının ardından, test sonucu pozitif çıkan mürettebatın herhangi bir yoğun bakım veya tedavi ihtiyacı olmadığı ve hastalık belirtisi dahi göstermediği halde Brezilya’nın Santos Liman’nda karantinaya alınmıştır.

İleride ayrıntılı şekilde ifade edileceği üzere, gemi ve mürettebat üzerinde karantina uygulaması aynı zamanda gemi hizmetlerinin ifasında önemli rol oynayan gemi adamlarının yetersizliği (*deficiency of crew*) ihtimalini gündeme getirecektir. Hastalık nedeniyle uygulanan karantina tedbirlerinin gemi adamlarının yetersizliğine sebebiyet verebileceği ve bu nedenle gemiye yeni gemi adamları alınıp gemi çalışabilir hale gelinceye kadar “gemi adamlarının yetersizliğinden” ileri gelen bir off-hire durumunun söz konusu olabileceği hakkında bkz Coghlin, Baker, Kenny ve Kimball (n 16) 460.

³⁴ Bununla birlikte bazı çarter partilerde, güvenli liman (*safe port/safe berth*) kavramının bir görünümü olarak, çartererin güvenli olmayan ve salgın hastalığın mevcut olduğu bir liman bakımından talimat veremeyeceği yönünde hükümlere yer verildiği belirtilmelidir. SHELLTIME 4 Par 4(c)’de de bu yönde bir kloz yer almaktadır. Söz konusu kloza göre, “çartererler, geminin sadece güvenli yerlerde kullanılmasını sağlamak hususunda gerekli özeni göstermekle yükümlü”dür. Klozun devamından anlaşıldığı üzere, çarter partide geçen “güvenli yerler (*safe places*)” terimi, geminin her zaman güvenli şekilde yüzebildiği limanlar, rıhtımlar, demir yerleri, denizaltı hatları, iskeleleri, gemi bordalarını ve denizin kapsadığı diğer alanları ifade etmektedir. (“.....*Charterers shall use due diligence to ensure that the vessel is only employed between and at safe places (which expression when used in this charter shall include ports, berths, wharves, docks, anchorages, submarine lines, alongside vessels or lighters, and other locations including locations at sea) where she can safely lie always afloat*....). Güvenli liman kavramı hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri II* (n 1) 163 vd; Nunes (n 1) 569 vd; Steven M Rubin, ‘Safe Port and Berth Provisions in Time Charter Agreements: Apportioning Liability to Deter Accidents and Minimize Costs’ (1982) 36 U Miami L Rev 465, 470 vd.

³⁵ Açıklamalar için bkz Coghlin, Baker, Kenny ve Kimball (n 16) 169 vd.

sağlanması” da yer almaktadır (NYPE 2015 Par.6(b)). Bu belgelerin yanı sıra, NYPE 2015’te “petrol kirliliği için mali sorumluluk sertifikaları da sözleşme süresince devamlılığı sağlanması gereken belge”ler arasında sayılmaktadır³⁶. Bununla birlikte, çarter partide, gemide bulundurulması gereken, gemiye veya gemi adamlarına ilişkin belgelerin eksikliği açıkça off-hire sebebi olarak zikredilmemiş ise de, “off-hire” başlıklı 17. paragrafta, “geminin, gemideki eksikliklerden dolayı liman devleti veya diğer yetkili mercilerce alkonulması” nedeniyle kaybedilen süre bakımından kullanım dışı sayılacağı ve tahsis ücretinin ödenmeyeceği düzenlenmiştir³⁷.

FONASBATIME standart çarter partisinde, mürettebatın sağlık sertifikaları, gemi ile ilgili sertifikalar ve Panama ve Süveyş Kanalları ölçüm sertifikaları da dâhil olmak üzere olağan hizmetlerin ifası için gerekli sertifikaların eksikliği off-hire sebebi olarak düzenlenmiştir. Bununla birlikte, sınıflandırma kuruluşları tarafından verilen denize elverişlilik sertifikalarının eksikliğinden ileri gelen gecikmeler de bu kloz çerçevesinde off-hire sebebi teşkil etmektedir³⁸. Çarter partide yer alan bir başka paragrafta ise “yük donanımı sertifikalarındaki eksiklikten ileri gelen gecikme”nin geminin kullanım dışı olmasına sebebiyet vereceği hüküm altına alınmıştır³⁹.

COVID-19 salgınının denizcilik alanındaki önemli bir etkisi de gemiye ve gemi adamlarına ilişkin sertifikaların verilmesi bakımından ortaya çıkmış, salgın nedeniyle bu sertifikaların düzenlenmesi veya yenilenmesi son derece zorlaşmış veya mümkün olamamıştır. Bu durumu göz önünde bulunduran IMO⁴⁰, salgın ortaya çıkmasından sonraki süreçte IMO üyesi devletler için gemiye ve gemi adamlarına ilişkin zorunlu sertifikalar ile ilgili bir dizi tavsiye kararı yayınlamıştır. Bu çerçevede, gemi adamlarının alması gereken sertifikaların salgın süresince temin edilmesindeki zorluk gözetilerek tavsiye niteliğinde bazı istisnai kurallar getirilmiş; 2 Nisan 2020 tarihli IMO Genelgesinde⁴¹, düzenleme mercilerine ve yetkili liman devleti mercilerine, içinde bulunulan salgın koşullarında sağlık sertifikaları da dâhil

³⁶ “The Owners shall provide any documentation relating to the Vessel as required to permit the Vessel to trade within the agreed limits, including but not limited to International Tonnage Certificate, Suez and Panama tonnage certificates, Certificates of Registry, and certificates relating to the strength, safety and/or serviceability of the Vessel’s gear. Such documentation shall be maintained during the currency of the Charter Par y as necessary..... also provide and maintain such Certificates of Financial Responsibility for oil pollution to permit the Vessel to trade within the agreed limits as may be required at the commencement of the Charter Par y.”

Benzer hüküm önemsiz ifade farklılıkları ile, NYPE 93 (Par 40); SUPPLYTIME 2017 (Par 8(a), Par 11(a)); GENTIME (Par 11(e))’de de yer almaktadır. Bununla birlikte özellikle SUPPLYTIME 2017’de, sözleşme uyarınca donatan tarafından temin edilmesi gereken belgelerin, sağlık sertifikası (*sanitation certificate*) da dâhil olmak üzere oldukça ayrıntılı şekilde düzenlendiğine dikkat çekilmelidir.

³⁷ “.....or detention by Port State control or other competent authority for Vessel deficiencies.....or by any other similar cause preventing the full working of the Vessel, the payment of hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost.....”

³⁸ Açıklamalar için bkz Cohen (n 13) 353; Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri II* (n 1)144 vd.

³⁹ Fonasbatime 25.

⁴⁰ “International Maritime Organization”

⁴¹ IMO Circular Letter No.4204/Add.5/Rev.1, 4 April 2020 (*Coronavirus (COVID-19) – Guidance relating to the certification of seafarers and fishing vessel personnel*). Genelge hükümlerinin tam metni için bkz <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Circular%20Letter%20No.4204%20Add.5%20Rev.1.pdf> Erişim tarihi: 11 Haziran 2020.

olmak üzere, “1978 tarihli Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme⁴²” hükümlerine istinaden alınması gereken sertifikaların sürelerinin uzatılması ve kabulü – onaylanmasında pragmatik bir yaklaşım sergilemeleri yönünde tavsiyede bulunulmuştur.

IMO, daha sonraki bir tarihte “gemiye ilişkin bazı sertifikalar” bakımından da benzer bir Genelge yayınlamıştır. Söz konusu Genelgede⁴³, tüm gemilerin bayrak devleti idaresi ve yetkilendirilmiş kuruluşlarca sörveyinin yapılması ve bu çerçevede gerekli sertifikaların düzenlenmesi gereği belirtilmekle birlikte, COVID-19 salgınının gemi sörveylerinin yapılmasında ve diğer pek çok olağan denizcilik hizmetlerinde, birtakım aksaklıklara sebebiyet verdiği; salgın süresince sörveyi yapacakların limanlara girişinin reddedilebildiği veya salgına bağlı diğer herhangi bir sebeple gemilerin denetimlerinin yapılamadığı; sertifika alınması amacıyla sörvey yapılmasının, içinde bulunulan koşullar altında imkânsız olduğu durumlarda, bazı bayrak devletlerinin “kısa süreli sertifikalar düzenlenmesi” veya “sertifika sürelerinin mümkün oldukça uzatılması” gibi alternatif yöntemler geliştirdiği vurgulanmıştır. Salgının sebebiyet verdiği bu zorluklar gözetilerek, Genelgede, “Genel Sekreterliğin görüşünün, ‘sertifikaların geçerlik süresinin uzatılmasının, ancak olağanüstü şartlarda ve kısa süreli sertifikalar düzenlenmesi gibi alternatif bir yöntemin söz konusu olmadığı durumlarda başvurulabilecek bir çözüm olarak kabul edilebileceği’ yönünde olduğu”na ilişkin bir ifadeye de yer verilmiştir.

IMO tarafından COVID-19 salgınının yarattığı olağanüstü koşullar nedeniyle yayınlanan ve üye devletlere “tavsiye niteliğinde” kararlar içeren bu Genelgeler çerçevesinde, ülkemizin de dâhil olduğu pek çok üye devlet gemi ve gemi adamlarına yönelik sertifikalar ile ilgili olarak anılan IMO Genelgeleri ile uyumlu bazı düzenlemeler yapmıştır⁴⁴. Yapılan bu düzenlemeler ile, salgının sebebiyet vereceği aksaklıklar göz önünde bulundurularak, alınması ve gemide bulundurulması zorunlu olan gemiye ve gemi adamlarına ilişkin belgelerin süresi uzatılmış veya salgının

⁴² *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW 1978*. Türkiye, söz konusu Sözleşmeye taraf olup, Sözleşmeye katılmamız, 20.04.1989 tarihli ve 3539 sayılı Kanun ile uygun bulunmuştur.

⁴³ *Circular Letter No.4204/Add.19, 2 June 2020 (Coronavirus (COVID-19) – Guidance for flag States regarding surveys and renewals of certificates during the COVID-19 pandemic)*
Genelgenin tam metni için bkz [http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.19%20-%20Coronavirus%20\(COVID-19\)%20-%20Guidance%20For%20Flag%20States%20Regarding%20SurveysAnd%20Renewals%20Of%20Cert.pdf](http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.19%20-%20Coronavirus%20(COVID-19)%20-%20Guidance%20For%20Flag%20States%20Regarding%20SurveysAnd%20Renewals%20Of%20Cert.pdf) Erişim tarihi: 11 Haziran 2020.

⁴⁴ IMO'nun COVID-19 Genelgeleri doğrultusunda üye devletlerce alınan kararlara ilişkin haftalık olarak güncellenen liste ekte için bkz <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/COVID-19-Member-States-Communications.aspx> Erişim tarihi: 11 Haziran 2020.

Ülkemizde de, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, IMO Genelgeleri ile uyumlu bir dizi karar almıştır. 30 Mart 2020 tarihli bu karar çerçevesinde, “24 Haziran 2020 tarihinden önce sonra eren ve açıkça zikredilen bazı gemi adamı sertifikalarının süresi sona erme tarihinden itibaren herhangi bir başvuru veya onaya gerek olmaksızın 3 ay süre ile uzatılmış”; Bakanlık ayrıca, “tanınmış kuruluşları, sertifika sürelerini ve sörvey - kontrol süresini uzatmanın yanı sıra, denetimlerini uzaktan yöntemler kullanarak yerine getirme ve elektronik sertifika düzenlemek hususunda yetkilendirmiş”tir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından alınan 30.03.2020 tarihli kararın IMO’ya iletilen İngilizce tam metni (“COVID-19 - Extension of Certificates of Vessel, Certificates of Seafarers and Instructions for Recognized Organizations”) için bkz https://www.hssgm.gov.tr/onlineislemler/resources/Circular_Letter%20No_4245.pdf Kararın erişim tarihi: 11 Haziran 2020.

belgelerin temini sürecinde sebebiyet verdiği zorlukları bertaraf etmeye yönelik bazı alternatif yöntemler öngörülmüştür. Dünya üzerindeki pek çok denizci devlet tarafından salgın nedeniyle alınan bu kararların, yukarıda işaret edildiği üzere bazı çarter partilerde yer verilen ve belirli belgelerin eksikliği nedeniyle geminin kullanım dışı sayılacağını düzenleyen klozların uygulanma ihtimalini zayıflatacağını söylemek mümkün görünmektedir. Bu nedenle, COVID-19 salgını döneminde IMO üyesi devletlerce gemi ve gemi adamlarına ilişkin belgeler bakımından getirilen bu düzenlemeler çerçevesinde, belge eksikliğinin bir off-hire sebebi olarak gündeme gelmesi ihtimali son derece düşük görünmektedir.

c. Gemi Adamlarının Yetersizliği

Gemi adamlarının yetersizliği, uygulamada kullanılan standart çarter partilerin neredeyse tamamında yer verilen bir off-hire sebebidir. SUPPLYTIME 2017 (Par.13(a)), NYPE 46 (Par.15), NYPE 93 (Par.17), NYPE 2015 (Par.17), BALTIME (Par.11(a)) ve GENTIME (Par.9(a)) başta olmak üzere, pek çok standart çarter partide geminin ticari bakımdan kullanılabilirliğini etkileyen “gemi adamlarının yetersizliği”⁴⁵ (*deficiency of crew*)” nedeniyle kaybedilen zaman için çarterlerin ücret ödemekle yükümlü olmadığı yönünde hükümlere yer verilmiştir⁴⁶.

Gemi hizmetlerinin gemi adamları aracılığı ile yerine getiriliyor olması karşısında, COVID-19 salgını süresince, gemi adamlarının hastalığa yakalanma riskinin son derece yüksek olduğu hususunda şüphe bulunmamaktadır. Sefer süresince gemi adamlarının herhangi birinin hasta olması, hastalığın aynı gemide çalışan diğer gemi adamlarına da kısa süre içinde bulaşmasına ve gemiye/gemi adamlarına karantina tedbirinin uygulanmasına sebebiyet verebilecektir⁴⁷. Bu nedenle, gemi adamlarının herhangi birinde hastalık belirtilerinin görülmesi durumunda dahi, gemi hizmetleri yerine getirilmesinin sekteye uğrayabilecektir. Dolayısıyla da, zaman çarteri sözleşmelerinde çarterlerin talimatlarının belirli bir süre için yerine

⁴⁵ Bununla birlikte, bu off-hire sebebinin farklı standart çarter partilerde farklı şekilde ve farklı kapsamda kaleme alındığı görülmektedir. Shelltime 4 Par 21,a(i)'de, “*deficiency of personnel*”; NYPE 2015, Par 17'de, “*deficiency of officers*”; GENTIME Par 9(b)'de, “*any deficiency of master, officers and/or crew*”; SUPPLYTIME Par 13(a)'da, “*deficiency of crew*”; NYPE 2015, Par 17'de “*deficiency of officers*” ifadeleri kullanılmıştır. Uygulamada sıklıkla kullanılan bu klozla ilgili açıklamalar için bkz Coghlin, Baker, Kenny ve Kimball (n 16) 446; Cohen (n 13) .350-351; Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri II* (n 1)137 vd.

⁴⁶ Bu hususta ufak ifade farklılıkları ile bu standart çarter partilerin hemen hemen hepsinin gemi adamlarının yetersizliği bakımından benzer hükümler getirdiği söylenebilir. Bir örnek için bkz NYPE 2015, Par 17: “*In the event of loss of time from deficiency and/or default and/or strike of officers..... or by any other similar cause preventing the full working of the Vessel, the payment of hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost.....*”

⁴⁷ Öyle ki, salgının başladığı andan günümüze kadar çok sayıda yük ve yolcu gemisinin covid-19 şüphesi ile karantinaya alındığı bilinmektedir. Çok yakın zamanda, ülkemiz karasularında da COVID-19 salgını nedeniyle gemi ve mürettebatına karantina uygulaması yapılmıştır. Çin merkezli COSCO Shipping Bulker Şirketine ait olan ve Hong Kong bayraklı *Feng De Hai* isimli gemi, İstanbul Boğazı'ndan geçmek üzere demirleme alanında beklediği sırada gemi kaptanının korona virüs nedeniyle hayatını kaybettiği belirlenmiş ve gemi karantinaya alınmıştır. <https://www.lojiport.com/cosco-kaptani-bogaz-girisinde-virusten-oldu-107429h.htm> Erişim tarihi: 11.06.2020. Hastalık nedeniyle uygulanan karantina tedbirlerinin gemi adamlarının yetersizliğine sebebiyet verebileceği ve bu nedenle gemiye yeni gemi adamları alınıp gemi çalışabilir hale gelinceye kadar “gemi adamlarının yetersizliğinden” ileri gelen bir off-hire durumunun söz konusu olabileceği hakkında bkz Coghlin, Baker, Kenny ve Kimball (n 16) 460.

getirilemeyecek olması ihtimali karşısında, somut olayda esas alınan çarter parti hükümleri çerçevesinde, çartererin “gemi adamlarının eksikliği” sebebiyle geminin ticari bakımdan kullanılabilir durumda olmadığı zaman dilimi bakımından geminin kullanım dışı sayılmasını istemesi ve ücret ödeme borcundan kurtulması mümkün görünmektedir⁴⁸.

d. Genel Nitelikli Off-Hire Kayıtları

Çarter partilerde, çok defa belirli ve özel off-hire sebepleri sayılmakla birlikte, bazen geminin kullanım dışı olmasını sağlayacak genel nitelikli sebeplere de yer verilmektedir. Genel nitelikteki off-hire kayıtlarının COVID-19 salgını bakımından önemi, salgın nedeniyle geminin ticari bakımdan kullanılabilir durumda olmadığı ancak somut olaydaki çarter partide geminin çalışmadığı zaman dilimi boyunca kullanım dışı sayılmasını mümkün kılan herhangi bir özel off-hire sebebinin bulunmadığı haller bakımından söz konusu olacaktır.

Genel nitelikli off-hire kayıtlarının kapsamı, tercih edilen ifadelere göre önemli ölçüde farklılık gösterebilmektedir. Bu nedenle, uygulamada kullanılan standart çarter partilerde yer alan genel off-hire kayıtlarının tespit edilerek kapsamının incelenmesi son derece önemlidir. NYPE 2015 standart çarter partisindeki “Off-hire” başlıklı 17. paragrafta, özel ve belirli sebeplerden başka ayrıca genel nitelikte bir off-hire hükmüne yer verildiği görülmektedir. Buna göre, “personel yetersizliği, personelin işini yerine getirmemesi, grev, yangın, gövde arızası veya gövdedeki zararlar, karaya oturma, (çartererin, alt çartererlerin, çalışanlarının, temsilcilerinin veya alt akitlerin sorumlu olduğu bir sebepten ileri gelmedikçe) geminin seferden men edilmesi, gemideki eksiklikler nedeniyle liman devleti kontrol veya diğer yetkili mercilerce geminin müsadere, geminin havuzlanması, geminin su altına kalan kısımlarının temizlenmesi, boyanması veya tamiri” sebepleri teker teker sayıldıktan sonra “geminin çalışmasını engelleyen diğer herhangi benzer sebep (*any other similar cause preventing the full working of the Vessel*) ifadesine yer verilmiştir⁴⁹. Benzer bir genel off-hire kaydı,

⁴⁸ Daha önce de ifade edildiği üzere, zaman çarteri sözleşmelerinde, donatan, gemiyi kararlaştırılan tarih ve yerde hazır durumda ve sözleşme süresince denize ve yola elverişli halde bulundurma yükümlülüğü altındadır. Gemi adamlarının eksikliği bazı çarter partilerde bir off-hire sebebi olarak zikredilmekle birlikte, gemi adamlarının salgın hastalık etkisiyle çalışamaz durumda olmaları veya ölmeleri ihtimalinde geminin aynı zamanda yola elverişsiz hale geleceği hususunda tereddüt etmemek gerekir. Denize, yola elverişlilik kavramları için bkz Jan-Erik Pötschke, ‘§ 485’ iç Rolf Herber ve Christine Schmidt (edr), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7- Transportrecht* (4. Bası, C. H. Beck Verlag 2020) § 485 Nr 4 vd; Paschke (n 1) § 485 Nr 1 vd; (Alman Hukukunda HGB § 485’teki düzenlemede sadece denize ve yüke elverişlilik kavramlarına yer verilmiş ise de, öğretilerde denize elverişliliğin geniş anlamı ve dar anlamı şeklinde bir ayırım yapılmakta; gemi adamlarının yeterliliğini de kapsamına alan geniş anlamda deniz elverişliliği yola elverişlilik şeklinde ifade edilmektedir. Bkz Pötschke, § 485 Nr 4) Kübra Yetiş Şamlı, ‘Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları’nda Sefer Elverişlilik’, (2013) LXXI (2), İÜHF 479, 480 vd.

⁴⁹ “deficiency of stores, fire, breakdown of, or damage to hull, machinery or equipment, grounding, detention by the arrest of the Vessel, (unless such arrest is caused by events for which the Charterers, their sub-charterers, servants, agents or sub-contractors are responsible), or detention by Port State control or other competent authority for Vessel deficiencies, or detention by average accidents to the Vessel or cargo, unless resulting from inherent vice, quality or defect of the cargo, drydocking for the purpose of examination, cleaning and/or painting of underwater parts and/or repair, or by any other similar cause preventing the full working of the Vessel, the payment of hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost.....”

SHELLTIME 4 standart çarter partisinde de bulunmaktadır. SHELLTIME 4, Par. 21/a(i) uyarınca ise, “personel yetersizliği, gas-free işlemi yapılması⁵⁰, geminin havuzlanması, makinede ortaya çıkan kısmi veya genel arızalar, sörvayın devamlılığının sağlanması, bakım, geminin karaya oturması, çatma, geminin kaza yapması veya zarar görmesi” nedeniyle kaybedilen süre boyunca geminin kullanım dışı sayılacağı düzenlenmiştir⁵¹. Aynı paragrafta, geminin etkin bir şekilde çalışmasını engelleyen diğer herhangi benzer sebep de (*any other similar cause preventing the efficient working of the vessel*) off-hire sebebi olarak düzenlenmiştir. Bununla birlikte, SHELLTIME 4 ve NYPE 2015 çarter partilerinden başka, uygulamada kullanılan pek çok standart çarter partide de yer verilen “geminin çalışmasını/verimli-etkin çalışmasını engelleyen herhangi benzer diğer sebep” şeklindeki genel off-hire kayıtları, gerek öğreti gerekse de mahkeme kararları ile de kabul edildiği üzere, dar şekilde yorumlanmakta ve bu tür kayıtların, sadece “kendisinden önce tek tek sayılmış olan off-hire sebepleri ile aynı türdeki sebepler” bakımından geminin kullanım dışı sayılmasına olanak sağlayacağı ifade edilmektedir⁵². Diğer taraftan, uygulamada bazen, bu şekildeki genel off hire klozlarının kapsamına “harici olayları” da dâhil etmek üzere, “whatsoever” ifadesi eklendiği görülmektedir. “Her ne olursa olsun geminin çalışmasını engelleyen herhangi sebep (*any other cause whatsoever preventing the full working of the ship*)” ifadesinin bulunduğu çarter partilerde, daha önceden zikredilen özel off-hire sebepleri ile aynı türde olup olmadığı önem taşımaksızın geminin ticari bakımdan kullanılabilir olmadığı zaman dilimi bakımından gemi kullanım dışı sayılacak ve çarterer kaybedilen zaman dilimi bakımından ücret ödemeyecektir⁵³.

Bu halde, yukarıda verilen SHELLTIME 4 ve NYPE 2015 standart çarter partilerinde, sayılan özel off-hire sebeplerinin tamamının gemi ve geminin bakımı ve teknik yönetimi ile doğrudan ilgili olduğu da gözetildiğinde, harici bir sebep olan COVID-19 salgınının sebebiyet vereceği zaman kayıplarının, “geminin çalışmasını engelleyen diğer herhangi benzer sebep” olarak nitelendirilmesi mümkün görünmemektedir. Bununla birlikte, çarter partideki genel off-hire kaydına “her ne olursa olsun geminin çalışmasını engelleyen diğer herhangi sebep” ifadesinin eklendiği durumlarda, salgından dolayı geminin ticari bakımdan kullanılamaması

⁵⁰ “Gas-free” işlemi, en basit şekilde, gemi ambarlarının buharla yıkanmak suretiyle tehlikeli gazlardan arındırılmasını ifade etmektedir. 2004 tarihli “Gemi Söküm Yönetmeliği”nde, gas-free işlemine yönelik bir tanıma yer verilmiştir. Yönetmeliğin 3. maddesi uyarınca, “gas-free işlemi”, “Sökümü yapılacak gemide yanıcı, patlayıcı ve parlayıcı maddelerin kullanıldığı veya depolandığı kapalı mahallerin söküm öncesinde ortamda serbest halde bulunan gazlardan arındırılarak, sıcak çalışma uygulanacak ve insan çalışacak vaziyete getirilmesi işlemi” ifade etmektedir. Yönetmeliğin tam metni için bkz RG 08.03.2020/25396.

⁵¹ “.....due to deficiency of personnel or stores; repairs; gas-freeing for repairs; time in and waiting to enter dry dock for repairs; breakdown (whether partial or total) of machinery, boilers or other parts of the vessel or her equipment (including without limitation tank coatings); overhaul, maintenance or survey; collision, stranding, accident or damage to the vessel.....”

⁵² Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri II* (n 1) 147; Weale (n 13) 140; Rabe ve Bahnsen (n 1) § 565 Nr 36.

⁵³ Açıklamalar için bkz Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri II* (n 1) 149-150. Çarter partide “whatsoever” ifadesine yer verilmesi halinde “*eiusdem generis*” prensibinin uygulanmayacağı ve geminin off-hire kabul edilebileceği hakkında bkz Weale (n 13) 141 ve 149; Rabe ve Bahnsen (n 1) § 565 Nr 36.

nedeniyle kaybedilen zaman dilimi boyunca geminin off-hire durumda olduğu kabul edilebilecektir⁵⁴. Diğer taraftan, somut olaydaki charter parti hükümleri çerçevesinde, “gemi adamlarının-personelin yetersizliği”, “belgelerin eksikliği”, “gemideki hastalık ve karantina tedbirleri” sebeplerinden birine dayanarak geminin off-hire durumda olduğunu ileri sürme imkânı bulunmakta ise, genel off-hire kayıtlarına gerek kalmaksızın gemi kullanım dışı sayılacaktır.

C. Bulaşıcı Hastalıklara İlişkin Özel Klozların İncelenmesi

1. BIMCO Zaman Charteri Sözleşmeleri için Enfeksiyöz ve Bulaşıcı Hastalıklar Klozu (BIMCO Infectious or Contagious Diseases Clause for Time Charter Parties)

COVID-19 salgınının zaman charteri sözleşmeleri üzerindeki etkisi bağlamında 2015 yılında BIMCO tarafından hazırlanan “Zaman Charteri Sözleşmeleri için Enfeksiyöz ve Bulaşıcı Hastalıklar Klozu”nun (BICDC) incelenmesi çalışma konumuz bakımından önem arz etmektedir. Bilindiği üzere, dünya üzerinde zaman zaman çeşitli salgın hastalıklar ortaya çıkmakta ve bu hastalıklar karşısında, liman devletlerince salgının yayılmasını önlemek amacıyla getirilen sınırlamalar ve hatta geminin ve mürettebatın karantinaya alınmasına kadar varan birtakım tedbirler gerek işleyenler gerekse de gemi malikleri bakımından çeşitli zorluklar ortaya çıkarmaktadır. 2015 yılında BIMCO bu durumu göz önünde bulundurarak olası bir salgın hastalık durumunda zaman charteri sözleşmelerinin akdinde kullanılmak üzere örnek bir Kloz hazırlamış ve bu Klozun uygulamada akdedilen sözleşmelere eklenmesini tavsiye etmiştir⁵⁵. Bununla birlikte, söz konusu Kloz her ne kadar 2015 yılında ebola salgını için kaleme alınmış ise de sadece ebola salgını bakımından değil, sonradan ortaya çıkan ve gemilerin denizde seyrini zorlaştıran salgın ve bulaşıcı hastalıklar bakımından da kullanılmaya elverişlidir⁵⁶.

⁵⁴ Bu hususta bkz. *Sidermar S.p.A. v. Apollo Corp. (The Apollo)* davası. Dava konusu olayda, Buchanan’da liman sağlık yetkilileri vermeleri gereken serbest pratikayı gemide tifüs hastalığının bulunduğu yönündeki haklı sebeple vermeyi geciktirmişlerdir. Bununla birlikte söz konusu olayda gemi tamamen çalışabilir durumda olduğu halde yine de off-hire kabul edilmiştir. Sağlık yetkililerince gemiye temiz raporu verilmiş, sağlık testleri negatif çıkmış; bununla birlikte öncesinde gemiye tifüs şüphesi bulunan iki kişinin bulunmuş olması önlem alınmasını gerektirmiştir. Olayda gemi tamamen çalışabilir durumda olduğu, gemide yeterli sayıda sağlıklı gemi adamı bulunduğu halde, liman sağlık yetkililerinin makul ve haklı görülebilecek kararı nedeniyle yaklaşık 30 saat kadar serbest pratika verilmesini beklediğinden gecikmiştir. Bununla birlikte, dava konusu olayda kullanılan NYPE charter partisinde off hire sebepleri arasında eklenen “whatsoever” ifadesi nedeniyle, geminin off-hire durumda olduğu kabul edilmiştir. Karar hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. Weale (n 13) 134-135 ve 165.

⁵⁵ Öyle ki, klozun (I) bendinde, “*chartererin bu klozun, tüm alt charter ve alt konşimentolara, alt denizde taşıma senetlerine veya Charter Par i hükümlerine istinaden taşıma sözleşmesinin yapıldığını gösteren diğer belgelere derç edilmesini sağlayacağı*” yönünde açık hükme yer verilmiştir.

⁵⁶ Enfeksiyöz ve Bulaşıcı Hastalıklar Klozuna ilişkin açıklamalar arasında bu husus özel olarak vurgulanmış; “bu klozun yazıldığı sırada ebola virüsü salgınının gündemde olduğu ancak bundan 10 sene önce SARS’ın ortaya çıktığını ve ilerleyen günlerde zaman zaman yeni tanımlanmış hastalıkların görülebileceği; bu nedenle BIMCO’nun zaman ve yolculuk charteri sözleşmelerinde kullanılmak üzere açıkça ve ayrıntılı şekilde kaleme alınmış bir kloz hazırlamayı tercih ettiği; bu Enfeksiyöz ve Bulaşıcı Hastalıklar klozunun sadece ebola salgını bakımından değil ileride ortaya çıkabilecek benzer virütlük hastalıklar için de kullanılabilirliği” ifade edilmiştir. Klozun ve kloza ilişkin açıklamaların tam metni için bkz. https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/infectious_or_contagious_diseases_clause_for_time_charter_parties_2015 Erişim tarihi: 11 Haziran 2020.

Klozda, öncelikle kısa bir “Tanımlar” listesine yer verilmiş ve “Hastalık”, “Etkilenmiş Bölge” kavramları tanımlanmıştır. Buna göre “Hastalık (Disease)”, insanlara ciddi şekilde zararlı, yüksek derecede enfeksiyöz ve bulaşıcı hastalığı” ifade etmektedir. Etkilenmiş bölge (Affected area) ise, “geminin, mürettebatın veya gemideki diğer insanların hastalık riskine maruz bulunduğu veya hastalıkla bağlantılı karantina riski veya diğer sınırlamaların söz konusu olduğu liman veya bölge” olarak tanımlanmıştır. Enfeksiyöz ve Bulaşıcı Hastalıklar Klozuna ait açıklamalarda, Klozun herhangi virütik hastalık bakımından uygulama alanı bulabileceği ve bu yüzden özel şartlara yer verilmeksizin genel terimler kullanılarak kaleme alındığı; bununla birlikte Kloz hükümlerinin ancak çok olağanüstü-şiddetli durumlarda uygulanmak amacı ile hazırlandığı; uygulama bakımından “yüksek bir eşığın” öngörüldüğü ve ticari amaçlarla kötüye kullanımının bu şekilde engellendiği ancak ortaya çıkması muhtemel tereddütlerin önüne geçmek bakımından Klozun başlığında bilinçli olarak “infectious or contagious” ifadelerinin tercih edildiği; “epidemics” teriminin kullanımından bilinçli olarak kaçınıldığı” belirtilmiştir. BIMCO’nun, Klozun uygulama alanına yönelik bu açıklamaları da dikkate alındığında COVID-19 salgınının bu Kloz çerçevesinde “Hastalık” olarak değerlendirilmesi ve Kloz hükümleri çarter partiye eklendiği takdirde⁵⁷, somut olay şartları da gözetilerek COVID-19 salgını bakımından uygulanması mümkün görünmektedir⁵⁸.

Klozda herhangi bir salgın hastalık durumunun gemilerin seyri bakımından genel olarak sebebiyet verebileceği aksaklıklar göz önünde bulundurularak tarafların edimlerine yönelik bazı kurallar getirilmiştir. Buna göre, gemi, kaptan veya donatanın makul kararı çerçevesinde etkilenmiş bölge olarak nitelendirilen bir yere gitmek veya böyle bir yerde kalmak zorunda değildir (BICDC Par. (b)). Bu hüküm çerçevesinde, gemi eğer etkilenmiş bölgeye gitmeyecek ise, bu ihtimalde çartererin derhal bilgilendirilmesi zorunluluğu bulunmaktadır (BICDC Par. (c)). Kaptanın makul kararı çerçevesinde etkilenmiş bölge olarak nitelendirilen bir yerde bulunan gemi, çartereri derhal bilgilendirmek şartıyla, yüklü veya yüksüz olarak alandan ayrılabilir (BICDC Par.(d)). Geminin çartereri bilgilendirerek, kaptan tarafından etkilenmiş bölge olarak kabul edilen bir alana gitmemesi veya böyle bir bölgeden ayrılması durumunda çartererlere alternatif sefer talimatı düzenleme yükümlülüğü getirilmiştir⁵⁹. Çartererin 48 saat içinde bu yönde bir talimat vermemesi halinde,

⁵⁷ SUPPLYTIME 2017 standart çarter partisininin 25 numaralı paragrafına, BIMCO Infectious and Contagious Diseases Clause, değişiklik yapılmaksızın dercedilmiştir.

⁵⁸ Bununla birlikte, her ne kadar COVID-19 salgını, BICDC çerçevesinde “Hastalık” kavramı kapsamında yer almakta ise de, bu kloz hükümlerinin uygulanabilmesi için somut olaydaki limanın veya bölgenin kloz uyarınca “etkilenmiş bölge” olarak nitelendirilmesi gerekmektedir. Bu nedenle COVID-19 salgını dönemin kloz hükümlerinin uygulanıp uygulanmayacağı kanaatimizce her somut olay bakımından ayrıca değerlendirilmelidir.

⁵⁹ Hükümde sadece “alternatif sefer talimatı düzenleme yükümlülüğünden” bahsedilmiş ise de (*Charterers shall be obliged, ... to issue alternative voyage orders*), bunun alternatif güvenli bir limana yönelik verilmiş bir talimat olarak anlaşılması gerekmektedir. Nitekim BIMCO’nun Sefer Çarteri Sözleşmeleri için hazırladığı Enfeksiyöz ve Bulaşıcı Hastalıklar Klozunda (BIMCO Infectious or Contagious Diseases Clause for Voyage Charter Par ies) , alternatif sefer talimatı yerine “such alternative safe port” ifadesi kullanılmıştır (Par c/(ii)).

donatan gemideki yükü herhangi bir bölge veya limanda boşaltma hakkını haiz olacaktır. Bu süreç boyunca gemi kullanım dışı sayılmayacak; charterer ek masraflardan, harcamalardan ve chartererin bu yöndeki talimatları ile yükün tesliminden ileri gelen yükümlülüklerden sorumlu olacaktır⁶⁰ (BICDC Par.(e)).

Klozda, geminin etkilenmiş bölgeye girmesi veya burada kalmaya devam etmesi ihtimaline bağlanan sonuçlar da açık ve ayrıntılı şekilde hüküm altına alınmıştır. Gemi etkilenmiş bölge olarak kabul edilen bir bölgeye gider veya burada kalmaya devam ederse, donatan, bu yöndeki kararı hakkında chartereri bilgilendirecek ve donatanın etkilenmiş bölgeye gitme veya burada kalmaya devam etme kararı alması, bu charter parti ile verilen haklarından vazgeçtiği anlamına gelmeyecektir (h/i)). Etkilenmiş bölgeye gitme veya böyle bir yerde kalma kararı veren donatan, zaman zaman Dünya Sağlık Örgütü tarafından duyurulan tavsiyelere uygun – makul önlemler almak için çaba gösterecektir (h/(ii)). Bununla birlikte, örnek Kloz uyarınca, donatan tarafından etkilenmiş bölgeye gitme veya kalma yönünde karar verildiğinde dahi, etkilenmiş bölgeye gidilmesinden veya gidiliyor olmasından ileri gelen tarama, temizleme, dezenfekte etme ve geminin ve mürettebatın karantinaya alınmasından ileri gelenler de dahil olmak ancak bunlarla sınırlı olmamak kaydıyla, tüm ek masraflar, harcamalar ve sorumluluklar chartererin üzerinde olacak ve gemi bu süre içinde kullanım dışı sayılmayacaktır (h/(iii)). Ayrıca, Klozun (j) bendinde açık bir hüküm getirilmiş ve “bu Kloz çerçevesinde bir şeyin yapılması veya yapılmamasının, sözleşmenin ihlali sayılmayacağı; geminin kullanım dışı olması durumunu doğurmayacağı aksine, charter parti hükümlerinin ifa edilmesi” olarak kabul edileceği” hüküm altına alınmıştır. Aynı hükümde, istisnai hükümler getiren Klozun eklendiği charter parti hükümleri ile arasında çıkması muhtemel uyumsuzluk gözetilerek, Kloz hükümleri ile charter partinin açık veya zımni hükümleri arasında bir çatışma olması halinde, bu çatışmanın konusu ile sınırlı olmak üzere Kloz hükümlerinin öncelikli olarak uygulanacağı yönünde bir kurala yer verilmiştir.

Klozda, etkilenmiş bölge olarak nitelendirilebilen bir limana gitme hususunda donatana seçim hakkı tanınmıştır. Donatan, seçim hakkını hangi yönde kullanırsa kullansın, her hâlükârda geminin etkilenmiş bölgeye gitmesinden ileri masraf⁶¹ ve sorumluluğun chartererin üzerinde olduğu düzenlenmiştir. Donatan, etkilenmiş bölgeye

⁶⁰ “.....the Charterers shall be obliged, notwithstanding any other terms of this Charter Par y, to issue alternative voyage orders. If the Charterers do not issue such alternative voyage orders within fortyeight (48) hours of receipt of the Owners’ notification, the Owners may discharge any cargo already on board at any port or place. The Vessel shall remain on hire throughout and the Charterers shall be responsible for all additional costs, expenses and liabilities incurred in connection with such orders/delivery of cargo.....”

⁶¹ Bununla birlikte hükümde yer verilen ve “etkilenmiş bölgeye gidilmesinden veya gidiliyor olmasından ileri gelen tarama, temizleme, dezenfekte etme ve geminin ve mürettebatın karantinaya alınmasından ileri gelenler de dahil olmak ancak bunlarla sınırlı olmamak kaydıyla, tüm ek masraflar, harcamalar” şeklinde ifade edilen giderlerin esasen, geminin (ticari olarak) işletilmesinden ileri gelen giderler olduğunu ve bu nedenle, zaman zaman charteri sözleşmelerindeki genel esaslar çerçevesinde bu masrafların charterer tarafından karşılanmasının olağan olduğu söylenebilir. Geminin işletilmesinden ileri gelen ve chartererin ödemekle yükümlü olduğu giderler hakkında ayrıntılı açıklamalar ve örnekler için bkz Yoshimoto (n 1) 458. Ayrıca bkz Vandeventer (n 13)827.

gitmeme yönünde karar verdiği ve bu durumu derhal çarterere bildirdiği takdirde ise, Klozun açık hükmü uyarınca, çarterer 48 saat içinde alternatif bir sefer talimatı vermekle yükümlü olacaktır. COVID-19 salgını, etkisini dünya çapında göstermekte ise de, bazı limanlarda salgın nedeniyle sert önlemler alınırken, belli dönemlerde salgından daha az etkilenen veya hatta hiç etkilenmemiş olan limanların mevcut olduğu bilinen bir gerçektir. Kanaatimizce “alternatif liman belirleme yükümlülüğü” ile, geminin sözleşme süresince mümkün oldukça “çalışır” halde bulunması ve bu şekilde salgın koşullarında ticari işlerin imkânlar elverdiği ölçüde ve makul önlemler alınarak yürütülmesi de sağlanacaktır⁶².

2. INTERTANKO – Zaman Çarteri Sözleşmeleri için COVID-19 Klozu (*INTERTANKO COVID-19 (‘Coronavirus’) Clause – Time charterparties*)

COVID-19 salgının etkilerinin denizcilik sektöründe görülmesi ile birlikte, henüz Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi ilan edilmesinden önceki dönemde Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği (INTERTANKO)⁶³ tarafından zaman çarteri sözleşmelerinde kullanılmak üzere bir COVID-19 klozu oluşturulmuştur. Klozda, salgının zaman çarteri sözleşmelerinde çarterer ve donatanın ifa yükümlülükleri üzerindeki etkileri dikkate alınarak, BIMCO’nun Enfeksiyöz ve Bulaşıcı Hastalıklar Klozundaki ile benzeşen ayrıntılı hükümler getirilmiştir.

⁶² Klozla ilgili dikkat çekilmesi gereken bir husus, “etkilenmiş bölge” kavramının ve “bir limanın etkilenmiş bölge olarak nitelendirilmesine bağlanan sonuçların”, Klozda açık bir şekilde zikredilmese de pek çok çarter partide açıkça düzenlenen “güvenli liman (safe port)” kavramını çağrıştırdığıdır. Bilindiği üzere, zaman çarteri sözleşmelerinde genellikle geminin uğrayacağı liman sözleşme süresi içinde belirlenmekte ve bu nedenle çarter partilerde çok defa *safe berth/safe port* kaydına yer verilmektedir. Çarter partilerde yer verilen bu düzenlemeler çerçevesinde, çarterer geminin yapacağı seferler için güvenli bir liman seçmek yükümlülüğü altındadır. Diğer bir ifade ile, geminin yük almak veya boşaltmak için gittiği limanlar güvenli olmalı; çartererin verdiği talimatlar, gemiye zarar vermemelidir. Aksi takdirde, çarterer, donatanın bu sebeple uğradığı zararları karşılamak zorunda kalacaktır. Bir limanın güvenli olup olmadığı, geminin limana ulaşması gereken an bakımından değerlendirilmektedir. Buna göre seçimin yapıldığı esnada güvenli olan bir liman, sonradan güvenli olmaktan çıkmış ise, bu halde çarterer güvenli liman seçme yükümlülüğünü ihlal etmiş sayılır. Ancak bu halde ise çartererin ikinci bir yükümlülüğünün ortaya çıktığı kabul edilmekte, seçilen limanın sonradan güvenli liman niteliğini kaybettiği durumlarda çarterere “ikinci bir (güvenli) liman (*second safe port*) seçme” yükümlülüğü getirilmektedir. Bu hususta örnek bir kloz için bkz. SHELLTIME 4: SHELLTIME 4 Par 4(c)’de de bu yönde bir kloz yer almaktadır. Söz konusu kloza göre, “çartererler, gemin sadece güvenli yerlerde kullanılmasını sağlamak hususunda gerekli özeni göstermekle yükümlü”dür. Klozun devamından anlaşıldığı üzere, çarter partide geçen “güvenli yerler (safe places)” terimi, geminin her zaman güvenli şekilde yüzebildiği limanlar, rıhtımlar, demir yerleri, denizaltı hatları, iskeleleri, gemi bordalarını ve denizin kapsadığı diğer alanları ifade etmektedir. (“.....Charterers shall use due diligence to ensure that the vessel is only employed between and at safe places (which expression when used in this charter shall include ports, berths, wharves, docks, anchorages, submarine lines, alongside vessels or lighters, and other locations including locations at sea) where she can safely lie always afloat...”). Güvenli liman kavramı hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri II* (n 1)163 vd. 187 vd.; Nunes (n 1) 569 vd.; Rubin (n33) 470 vd.; Andrei Kharchanka, *The Meaning of a Good Safe Port and Berth in a Modern Shipping World* (2014) 6 vd. BICDC’da, yukarıda da izah edildiği üzere “etkilenmiş bölge”, “geminin, mürettebatın veya gemideki diğer insanların hastalık riskine maruz bulunduğu veya hastalıkla bağlantılı karantina riski veya diğer sınırlamaların söz konusu olduğu liman veya bölge” olarak tanımlanmıştır. Bilindiği üzere öğretilde, “uygun bir seyir ve denizcilik bilgisi ile sözleşme konusu geminin ulaşmasının, kullanmasının ve ayrılmasının mümkün olmadığı limanın, güvenli bir liman olmadığı” ifade edilmektedir. Bu halde, BICDC (a)’da yapılan “etkilenmiş bölge” tanımı ve BIMCO tarafından “Kloz hükümlerinin ancak çok olağanüstü-şiddetli durumlarda uygulanmak amacı ile hazırlandığı; uygulama bakımından “yüksek bir eşğin” öngörüldüğü”nün belirtilmesi karşısında, “etkilenmiş bölge”nin çok defa, somut olay şartları da gözetilmek suretiyle, “güvenli liman” kavramını karşılamayacağı söylenebilir. Diğer taraftan, BIMCO’nun Sefer Çarteri Sözleşmeleri için hazırladığı Enfeksiyöz ve Bulaşıcı Hastalıklar Klozunda (BIMCO Infectious or Contagious Diseases Clause for Voyage Charter Parties), alternatif sefer talimatı yerine “such alternative safe port” ifadesinin kullanıldığına dikkat çekilmelidir (Par c/(ii)).

⁶³ “The International Association of Independent Tanker Owners”

Klozda, BIMCO tarafından hazırlanan Klozdakinin aksine, herhangi bir hastalık veya etkilenmiş bölge tanımına yer verilmemiştir. INTERTANKO COVID-19 Clause Par.1 uyarınca, tıpkı, BICDC'daki düzenleme ile benzer bir şekilde, geminin donatan veya kaptanın makul kararı çerçevesinde mürettebat veya gemideki diğer insanları COVID-19 riskine maruz bırakacağı düşünülen herhangi bir liman, bölge veya ülkeye uğramak zorunda olmadığı yönünde bir hüküm bulunmaktadır (Par.1). Çartererin, geminin COVID-19'dan etkilenmiş bir liman, bölge veya ülkeye (COVID-19 Affected Area) gitmesine yönelik bir talimat verdiği hallerde, bu talimatın donatan tarafından reddedilmemesine bağlanan sonuçlar da Klozda kapsamlı şekilde düzenlenmiştir. Buna göre, geminin etkilenmiş bölgeye gitmesi yönündeki talimat reddedilmediği takdirde, ilgili yükleme veya boşaltma limanına girmeden önce donatan veya kaptanın makul değerlendirmesi çerçevesinde mürettebat veya gemideki diğer kişilerin korona virüse yakalanma riskinin kabul edilemeyecek derecede olduğu kanaatine varılması halinde⁶⁴, donatan, çartererden yeni sefer talimatı vermesini talep etmek hakkını haiz olacaktır (INTERTANKO COVID-19 Clause, Par 2/(a)). Bu ihtimalde, Klozun getirirdiği bir diğer düzenleme ise hazırlık ihbarı ile ilgilidir. Par 2(c)'ye göre, serbest pratika alınması için harcanan zaman, çartererin hesabına işleyecek ve bu nedenle geçerli ve etkili bir hazırlık ihbarı yapılmasına engel teşkil etmeyecektir. Bununla birlikte, COVID-19 salgınına yönelik alınan önlemler çerçevesinde, çarterer, tarama, dezenfeksiyon, temizleme, geminin ve/veya gemideki mürettebatın ve insanların karantina altına alınması ve tıbbi yardım ve tedavi sağlanması da dâhil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere, geminin uğradığı liman bakımından gerekli olan denetim ve sertifikasyon işlemleri için yapılan harcamaları karşılayacak ve bunları zamanında yerine getirecektir.

Klozun, 3 numaralı paragrafı uyarınca, “Gemi boykot edilir, limana girişi kabul edilmez, karantina altına alınır veya corona virüsten etkilenmiş bölgeye girmesinden ileri gelen diğer herhangi bir sebeple gecikirse” kaybedilen zaman dilimi boyunca kullanım dışı sayılmayacaktır. Bu halde, çarterer, ortaya çıkan doğrudan kayıpları, zararları ve donatan tarafından yapılan masrafları ödemekle yükümlü olacaktır. Hükümün devamında ise, geminin sayılan sebeplerle, çarterer parti hükümlerine göre iade edileceği günden sonra 30 gün içerisinde gecikmesi halinde, çarterer ortaya çıkan doğrudan kayıpları, zararları ve masrafları karşıladıktan başka gemi hala kullanımdaymış gibi ödeme yapacaktır. BIMCO'nun hazırladığı Enfeksiyöz ve Bulaşıcı Hastalıklar Klozu ile benzer şekilde geminin salgın nedeniyle alınan önlemler çerçevesinde kaybettiği süre çarter süresine dahil edilmiş, hatta daha corona virüs sebebiyle salgınının mücbir sebep veya engelleyici sebep⁶⁵ olarak değerlendirilemeyeceği hususunda da açık hükme yer verilmiştir (INTERTANKO COVID-19 Cl., Par 4).

⁶⁴ “.....in the reasonable judgement of the Master or Owners, the level of risk of exposure of the crew and other persons on board to the Coronavirus virus becomes unacceptable,.....”

⁶⁵ “Frustrating event”

INTERTANKO COVID-19 Klozu, adından da anlaşılacağı üzere “genel olarak enfeksiyöz ve bulaşıcı hastalıklara” değil, “sadece ve özel olarak COVID-19 salgınına” uygulanmak üzere kaleme alınmıştır. Bununla birlikte Klotda herhangi bir COVID-19’dan “etkilenmiş bölge” tanımına yer verilmemiştir. Ancak Klotda yer verilen hükümlerin uygulanabilmesi için limanda COVID-19 vakasının tespit edilmiş olması tek başına yeterli olmayıp, Par.1’de de ifade edildiği üzere, “geminin donatan veya kaptanın makul kararı çerçevesinde mürettebat veya gemideki diğer insanları COVID-19 riskine maruz bırakacağı düşünülen bir limanın” söz konusu olması gerekmektedir. Kloza ilişkin olarak INTERTANKO tarafından yapılan açıklamalarda, “COVID-19 salgını sonucunda ortaya çıkan riskin seviyesinin kaptan veya donatan tarafından belirleneceği; Dünya Sağlık Örgütü gibi dış bir kuruluşun belirli bir bölgenin riskli olup olmadığı hususunda kesin bir karar vermeyeceği hususu da gözetildiğinde, riskin seviyesinin tespitinin kaptan veya donatana bırakılması yönünde tercihte bulunulmasının daha isabetli olduğu” hususu ifade edilmiştir. INTERTANKO tarafından kaleme alınan notlarda açıkça ifade edilmemiş ise de, BIMCO’nun Enfeksiyöz ve Bulaşıcı Hastalıklar Klozu bakımından belirttiği şekilde, kanaatimizce, INTERTANKO’nun COVID-19 klotunun uygulanmasında da “eşiğin yüksek belirlenmesi” ve buna göre yorumlanması, klot hükümlerinin ticari bakımdan kötüye kullanımının önlenmesi bakımından gerekli ve önemlidir. Bunun dışında, INTERTANKO COVID-19 Klozu hükümlerinin genel olarak incelenmesi neticesinde, bu Klotda, pek çok hususun önemsiz ifade farklılıkları ile BIMCO’nun örnek Klotundakine benzer şekilde düzenlendiği sonucuna ulaşılmaktadır. Bu nedenle yukarıda “BIMCO Zaman Çarteri Sözleşmeleri için Enfeksiyöz ve Bulaşıcı Hastalıklar Klozu” başlığı altında yaptığımız açıklamalar, INTERTANKO tarafından hazırlanan bu özel klot bakımından da geçerli olmalıdır.

III. Sonuç ve Değerlendirme

Tüm dünyayı kısa süre içinde etkisi altına alan ve 11 Mart 2020 tarihinde, Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi ilan edilmesiyle birlikte pek çok alanda sert önlemler alınmasına sebebiyet veren korona virüs salgını, ticaret hayatında önemli bir gerilemeye sebep olmuştur. Dünya Sağlık Örgütü, daha salgının ilk dönemlerinde, insanların ve eşyaların dolanımının durdurulmasının, salgınla mücadelede önem taşıdığını vurgulamış ve bir dizi tavsiye kararı yayınlamıştır. Dünya Sağlık Örgütünün tavsiye kararları doğrultusunda, salgınının da etkisini arttırması ile birlikte, pek çok ülkede çok sıkı önlemler alınmış ve zaman zaman deniz yolu ile taşımacılık durma noktasına gelmiştir. Dolayısıyla, salgın süresince zaman çarteri sözleşmeleri bakımından, çartererin ticari yönetim hakkı kapsamında vermiş olduğu talimatların yerine getirilmesi de zorlaşmış olup, gemilerin limana girişi, yüklerin limandan teslim alınması ve varma limanında teslim edilmesindeki zorluklar karşısında çartererlerin sözleşme hükümleri çerçevesinde elde ettiği ticari yönetim hakkını kullanması zaman zaman mümkün olamamıştır.

Zaman charteri sözleşmelerinde, geminin ticari bakımdan kullanılabilir olmadığı süreçte chartererin tahsis ücreti ödeme borcundan kurtulmasını öngören off-hire klozlarına yer verilmekte ise de, bu klozların her birinde “geminin kullanım dışı sayılmasını mümkün kılan sebepler” ile geminin kullanım dışı sayılması halinde tahsis ücreti kesintisine esas teşkil edecek “zaman kaybının” ve “ücrette yapılacak kesintinin” belirlenmesi bakımından farklı esaslar getirilmiştir. Çalışmada, uygulamada sıklıkla kullanılan standart charter partilerdeki off-hire klozları çerçevesinde, COVID-19 salgınının yarattığı olağanüstü şartlarda zaman charteri sözleşmelerinde geminin kullanım dışı sayılmasının mümkün olup olmadığı irdelenmiştir. Buna göre, çalışmada varılan sonuçlar esas itibarıyla şu şekildedir:

1. Uygulamada kullanılan bazı standart charter partilerde, “gemideki hastalık ve karantina tedbirleri”, off-hire sebepleri arasında açıkça sayılmaktadır. COVID-19 salgını süresince, gerçekleşme ihtimali son derece yüksek olan bu hallerin geminin kullanım dışı sayılmasına sebebiyet verebilmesi için somut olayda kullanılan charter partide bu hususta açık bir hükmün yer alması ve hükümde belirtilen şartların gerçekleşmiş olması gerekmektedir. COVID-19 salgının, ortaya çıktığı günden bu yana çok sayıda yük gemisinde gemi adamları arasında hastalık belirtilerinin görüldüğü, gemideki mürettebatın hastalık nedeniyle yaşamını yitirdiği ve gemi ile mürettebatın karantinaya alındığı bilinmektedir. Bu nedenle, SUPPLYTIME 2017 ve SHELLTIME 4’te açıkça off-hire sebebi olarak zikredilen “gemideki hastalık ve geminin karantinası”, zaman charteri sözleşmeleri bakımından salgın süresince karşılaşıma olasılığı oldukça yüksek bir off-hire sebebi olarak karşımıza çıkmaktadır.
2. Zaman charteri sözleşmelerinde geminin ticari yönetimi charterere bırakılırken, teknik yönetimi ise donatanda kalmaya devam etmektedir. Geminin teknik yönetimini elinde bulunduran donatan, gemiyi kararlaştırılan tarihte ve yerde hazır ve tahsis amacına elverişli halde bulundurmaktan başka ayrıca gemiye ve gemi adamlarına ilişkin bazı belgeleri temin etmek, sözleşme süresince bu belgelerin devamlılığını sağlamak ve gemide bulundurmaktan da yükümlüdür. Zaman charteri sözleşmelerine ilişkin standart charter partilerde, geminin seyri için gerekli olan “gemiyle ilgili bazı belgeler” ile “gemi adamlarına ilişkin belgelerin” eksikliği off-hire sebebi olarak düzenlenmekte ve bu nedenle kaybedilen zaman bakımından chartererin ücret ödemekle yükümlü olmayacağına ilişkin kayıtlara yer verilmektedir.

Bununla birlikte, IMO tarafından COVID-19 salgınının yarattığı olağanüstü koşullar nedeniyle yayımlanan ve üye devletlere “tavsiye niteliğinde” kararlar içeren bu Genelgeler çerçevesinde, ülkemizin de dâhil olduğu pek çok üye devlet gemi ve gemi adamlarına yönelik sertifikalar ile ilgili olarak anılan IMO

Genelgeleri ile uyumlu bazı düzenlemeler yapmıştır. Yapılan bu düzenlemeler ile, salgının sebebiyet vereceği aksaklıklar göz önünde bulundurularak, alınması ve gemide bulundurulması zorunlu olan gemiye ve gemi adamlarına ilişkin belgelerin süresi uzatılmış veya salgının belgelerin temini sürecinde sebebiyet verdiği zorlukları bertaraf etmeye yönelik bazı alternatif yöntemler öngörülmüştür. Dünya üzerindeki pek çok denizci devlet tarafından salgın nedeniyle alınan bu kararların, yukarıda işaret edildiği üzere bazı çarter partilerde yer verilen ve belirli belgelerin eksikliği nedeniyle geminin kullanım dışı sayılacağını düzenleyen klotların uygulanma ihtimalini zayıflatacağını söylemek mümkün görünmektedir. Bu nedenle, COVID-19 salgını döneminde IMO üyesi devletlerce gemi ve gemi adamlarına ilişkin belgeler bakımından getirilen bu düzenlemeler çerçevesinde, belge eksikliğinin bir off-hire sebebi olarak gündeme gelmesi ihtimali son derece düşük görünmektedir.

3. Gemi adamlarının yetersizliği, uygulamada kullanılan standart çarter partilerin neredeyse tamamında yer verilen bir off-hire sebebidir. SUPPLYTIME 2017 (Par.13(a)), NYPE 46 (Par.15), NYPE 93 (Par.17), NYPE 2015 (Par.17), BALTIME (Par.11(a)) ve GENTIME (Par.9(a)) başta olmak üzere, pek çok standart çarter partide geminin ticari bakımdan kullanılabilirliğini etkileyen “gemi adamlarının yetersizliği (*deficiency of crew*)” nedeniyle kaybedilen zaman için çarterlerin ücret ödemekle yükümlü olmadığı yönünde hükümlere yer verilmiştir. Gemi hizmetlerinin gemi adamları aracılığı ile yerine getiriliyor olması karşısında, COVID-19 salgını süresince, gemi adamlarının hastalığa yakalanma riskinin son derece yüksek olduğu hususunda şüphe bulunmamaktadır. Gemi adamlarının herhangi birinde hastalık belirtilerinin görülmesi durumunda dahi, gemi hizmetlerinin yerine getirilmesinin sekteye uğrayabilecek ve dolayısıyla da, zaman çarteri sözleşmelerinde çarterlerin talimatlarının belirli bir süre için yerine getirilemeyecek olması ihtimali karşısında, somut olayda esas alınan çarter parti hükümleri çerçevesinde, çarterlerin “gemi adamlarının eksikliği” sebebiyle geminin ticari bakımdan kullanılabilir durumda olmadığı zaman dilimi bakımından geminin kullanım dışı sayılmasını istemesi ve ücret ödeme borcundan kurtulması mümkün görünmektedir.
4. SHELLTIME 4 ve NYPE 2015 standart çarter partilerinde, sayılan özel off-hire sebeplerinin tamamının gemi ve geminin bakımı ve teknik yönetimi ile doğrudan ilgili olduğu da gözetildiğinde, harici bir sebep olan COVID-19 salgınının sebebiyet vereceği zaman kayıplarının, “geminin çalışmasını engelleyen diğer herhangi benzer sebep” olarak nitelendirilmesi mümkün görünmemektedir. Bununla birlikte, çarter partideki genel off-hire kaydına “her ne olursa olsun geminin çalışmasını engelleyen diğer herhangi sebep” ifadesinin eklendiği durumlarda, salgından dolayı geminin ticari bakımdan kullanılamaması nedeniyle

kaybedilen zaman dilimi boyunca geminin off-hire durumda olduğu kabul edilebilecektir. Diğer taraftan, somut olaydaki charter parti hükümleri çerçevesinde, “gemi adamlarının-personelin yetersizliği”, “belgelerin eksikliği”, “gemideki hastalık ve karantina tedbirleri” sebeplerinden birine dayanarak geminin off-hire durumda olduğunu ileri sürme imkânı bulunmakta ise, genel off-hire kayıtlarına gerek kalmaksızın gemi kullanım dışı sayılacaktır.

5. COVID-19 salgınının zaman charteri sözleşmeleri üzerindeki etkisi bağlamında 2015 yılında BIMCO tarafından hazırlanan “Zaman Charteri Sözleşmeleri için Enfeksiyöz ve Bulaşıcı Hastalıklar Klozu”nun (BICDC) incelenmesi çalışma konumuz bakımından önem arz etmektedir. BIMCO’nun, Klozun uygulama alanına yönelik açıklamaları da dikkate alındığında COVID-19 salgınının bu Klok çerçevesinde “Hastalık” olarak değerlendirilmesi ve Klok hükümleri charter partiye eklendiği takdirde, somut olay şartları da gözetilerek COVID-19 salgını bakımından uygulanması mümkün görünmektedir.

Bilindiği üzere, zaman charteri sözleşmelerinde genellikle geminin uğrayacağı liman sözleşme süresi içinde belirlenmekte ve bu nedenle charter partilerde çok defa *safe berth/safe port* kaydına yer verilmektedir. BICDC’da, öncelikle “etkilenmiş bölge” tanımı yapılarak, etkilenmiş bölge, “geminin, mürettebatın veya gemideki diğer insanların hastalık riskine maruz bulunduğu veya hastalıkla bağlantılı karantina riski veya diğer sınırlamaların söz konusu olduğu liman veya bölge” olarak tanımlanmıştır. Bilindiği üzere öğretilde, “uygun bir seyir ve denizcilik bilgisi ile sözleşme konusu geminin ulaşmasının, kullanmasının ve ayrılmasının mümkün olmadığı limanın, güvenli bir liman olmadığı” ifade edilmektedir. Bu halde, BICDC (a)’da yapılan “etkilenmiş bölge” tanımı ve BIMCO tarafından “Klok hükümlerinin ancak çok olağanüstü-şiddetli durumlarda uygulanmak amacı ile hazırlandığı; uygulama bakımından “yüksek bir eşiğin” öngörüldüğü”nün belirtilmesi karşısında, “etkilenmiş bölge”nin çok defa, somut olay şartları da gözetilmek suretiyle, “güvenli liman” kavramını karşılamayacağı söylenebilir. Diğer taraftan, Klokta, etkilenmiş bölge olarak nitelendirilebilen bir limana gitme hususunda donatana seçim hakkı tanınmıştır. Donatan, seçim hakkını hangi yönde kullanırsa kullansın, her hâlükârda geminin etkilenmiş bölgeye gitmesinden ileri masraf ve sorumluluğun chartererin üzerinde olduğu düzenlenmiştir. Donatan, etkilenmiş bölgeye gitmeme yönünde karar verdiği ve bu durumu derhal charterere bildirdiği takdirde ise, Klokun açık hükmü uyarınca, charterer 48 saat içinde alternatif bir sefer talimatı vermekle yükümlü olacaktır. COVID-19 salgını, etkisini dünya çapında göstermekte ise de, bazı limanlarda salgın nedeniyle sert önlemler alınırken, belli dönemlerde salgından daha az etkilenen veya hatta hiç etkilenmemiş olan limanların mevcut olduğu bilinen bir gerçektir. Kanaatimizce “alternatif liman belirleme yükümlülüğü” ile, geminin sözleşme süresince mümkün oldukça “çalışır” halde bulunması ve bu şekilde salgın

koşullarında ticari işlerin imkânlar elverdiği ölçüde ve makul önlemler alınarak yürütülmesi de sağlanacaktır.

6. COVID-19 salgının etkilerinin denizcilik sektöründe görülmesi ile birlikte, henüz Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi ilan edilmesinden önceki dönemde Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği (INTERTANKO) tarafından zaman çarteri sözleşmelerinde kullanılmak üzere bir COVID-19 klozu oluşturulmuştur.

INTERTANKO COVID-19 Klozu, adından da anlaşılacağı üzere “genel olarak enfeksiyöz ve bulaşıcı hastalıklara” değil, “sadece ve özel olarak COVID-19 salgınına” uygulanmak üzere kaleme alınmıştır. Bununla birlikte Klotda herhangi bir COVID-19’dan “etkilenmiş bölge” tanımına yer verilmemiştir. Ancak Klotda yer verilen hükümlerin uygulanabilmesi için limanda COVID-19 vakasının tespit edilmiş olması tek başına yeterli olmayıp, Par.1’de de ifade edildiği üzere, “geminin donatan veya kaptanın makul kararı çerçevesinde mürettebat veya gemideki diğer insanları COVID-19 riskine maruz bırakacağı düşünülen bir limanın” söz konusu olması gerekmektedir. Kloza ilişkin olarak INTERTANKO tarafından yapılan açıklamalarda, “COVID-19 salgını sonucunda ortaya çıkan riskin seviyesinin kaptan veya donatan tarafından belirleneceği; Dünya Sağlık Örgütü gibi dış bir kuruluşun belirli bir bölgenin riskli olup olmadığı hususunda kesin bir karar vermeyeceği hususu da gözetildiğinde, riskin seviyesinin tespitinin kaptan veya donatana bırakılması yönünde tercihte bulunulmasının daha isabetli olduğu” hususu ifade edilmiştir. INTERTANKO tarafından kaleme alınan notlarda açıkça ifade edilmemiş ise de, BIMCO’nun Enfeksiyöz ve Bulaşıcı Hastalıklar Klozu bakımından belirttiği şekilde, kanaatimizce, INTERTANKO’nun COVID-19 klozunun uygulanması bakımından da “eşiğin yüksek belirlenmesi” ve buna göre yorumlanması, klot hükümlerinin ticari bakımdan kötüye kullanımının önlenmesi bakımından gerekli ve önemlidir. Bunun dışında, INTERTANKO COVID-19 Klozu hükümlerinin genel olarak incelenmesi neticesinde, bu Klotda, pek çok hususun önemsiz ifade farklılıkları ile BIMCO’nun örnek Klotundakine benzer şekilde düzenlendiği sonucuna ulaşılmaktadır. Bu nedenle yukarıda “a. BIMCO Zaman Çarteri Sözleşmeleri için Enfeksiyöz ve Bulaşıcı Hastalıklar Klozu” başlığı altında yaptığımız açıklamalar, INTERTANKO tarafından hazırlanan bu özel klot bakımından da geçerli olmalıdır.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar çıkar çatışması bildirmemiştir.

Finansal Destek: Yazar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: The author has no conflict of interest to declare.

Grant Support: The author declared that this study has received no financial support.

Bibliyografya/Bibliography

- Cohen M, 'Confusion in the Drafting and Application of Off-Hire Clauses' (1978) 9 J Mar L & Com 343-362.
- Coghlin T, Baker A, Kenny J ve Kimball J, *Time Charters* (6. Bası, 2008)
- Czerwenka B, *Das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts: Einleitung, Erläuterung, Synopsen* (Bundesanzeiger Verlag 2014)
- Çağa T ve Kender R, *Deniz Ticareti Hukuku II*, (9. Bası, 2009).
- Çetingil E, Kender R, Ünan S ve Yazıcıoğlu E, 'TTK Tasarısının "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında', *Deniz Hukuku Dergisi (Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler - Özel Sayı)*, (2006) 1, 123-297.
- Hager T, 'Fifth Circuit Extends Maritime Lien to Time Charter Contract before Cargo Is Loaded: E.A.S.T., Inc. of Stamford, Connecticut v. M/V Alaia', (1990) 15(1) *Tulane Maritime Law Journal* 133-140.
- Kharchanka A, *The Meaning of a Good Safe Port and Berth in a Modern Shipping World* (2014).
- Meirong Z, Yi Y ve Wei T, 'An Analysis of the Legal Issues in Lien Clause in the Time Charter Party' (2009) 2009(1) *China Oceans Law Rev* 350-366.
- Nunes T, 'Charterer's Liabilities under the Ship Time Charter' (2004) 26 *Hous J Int'l L* 561-598.
- Pötschke J, '§ 485' iç Rolf Herber ve Christine Schmidt (edr), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band 7- Transportrecht* (4. Bası, C. H. Beck 2020)
- O'Brien F, 'Freight and Charter Hire' (1974-1975) 49(4) *Tulane Law Review* 956-969.
- Paschke M, "§557", iç Harmut Oetker (edr), *Oetker- Handelsgesetzbuch: Kommentar* (6. Bası, C.H. Beck Verlag 2019).
- Rabe D ve Bahnsen K, *Seehandelsrecht: Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen* (C.H. Beck Verlag 2018)
- Rubin S, 'Safe Port and Berth Provisions in Time Charter Agreements: Apportioning Liability to Deter Accidents and Minimize Costs' (1982) 36 *U Miami L Rev* 465-488.
- Sager H, '§ 557' iç Rolf Herber ve Christine Schmidt (edr), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Band.7- Transportrecht* (4. Bası, C. H. Beck 2020)
- Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri II: Zaman Çarteri Sözleşmeleri*, (2016). (Çarter Sözleşmeleri II)
- Ülgener F Mehmet, Zaman Çarteri Sözleşmesinde Gecikmeden Dolayı Donatanın Sorumluluğu (Off-Hire Klozu), (1990) 15 *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi* 21-48. (Off-hire)
- Ülgener F, 'Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi', (2007) LXV(2) *IÜHFM* 353-370 (Tasarı).
- Vandeventer B, 'Analysis of Basic Provisions of Voyage and Time Charter Parties' (1974-1975) 49 *Tul L Rev* 806-844.
- Weale J, 'The NYPE Off-Hire Clause and Third Party Intervention: Can an Efficient Vessel Be Placed Off-Hire' (2002) 33 *J Mar L & Com* 133-178.
- Yazıcıoğlu E, *Kender/Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, (Oniki Levha 2020) (Deniz Ticareti Hukuku)
- Yoshimoto H, 'The Time Charter in Japan: A Comparison' (1988) 1(2) *Transnational Lawyer* 449-482.
- Yetiş Şamlı K, 'Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik', (2013) LXXI (2), *IÜHFM* 479-496.