

Savaş ve Savaş benzeri hallerin Çarter Sözleşmelerinde, Çarterer'in Güvenli Liman Tahsis Etme Yükümlülüğüne Etkileri*

Av. Dr. Ayça UÇAR**

Öz

2022 yılı Şubat ayının sonunda başlayan Rusya-Ukrayna savaşı ve yine Ekim 2023 'te başlayan İsrail -Gazze savaşı dünyada bir çok sektörü etkilediği gibi denizcilik sektörüne etkisi tartışılmazdır¹. Her geçen gün savaş kapamında koşullar ve limanlarda alınan önlemler değiştiği için, yeni koşullara nasıl uyum sağlanması gerektiği üzerinde durulması gereken ayrı bir konudur. Savaş Riskleri söz konusu olduğunda tarafların yükümlülüklerini ele almayı amaçlayan çarter sözleşmelerinde savaş riskleri hükümlerinin dahil edilmesi yaygın bir uygulamadır. Özellikle, hem Yolculuk hem de Zaman Çarteri sözleşmelerinde çartererin (tahsis olunanın) en önemli sorumluluklarından biri güvenli liman sorumluluğudur. Bu makalede, savaş riskleri kapsamında çartererin güvenli liman sorumluluğu Türk hukuku, İngiliz mahkeme kararları ve BIMCO tarafından önerilen ve standart çarter sözleşmelerine eklenebilecek Conwartime, Voywar gibi savaş ve yaptırım klotları çerçevesinde incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: *Güvenli Liman, Standart Çarter Sözleşmeleri, Conwartime, Savaş riskleri, BIMCO*

*Istanbul Barosu Üyesi ,aycaucar@hotmail.co.uk ORCID.org/0000-0003-3308-053X

1 Ukrayna-Rusya savaşının ikinci yıl dönümü: İki ülkeyi neler bekliyor, çatışmalar nereye gidebilir?
<https://www.bbc.com/turkce/articles/cd1jld90pl5o>>erişim tarihi:04/03/20203)

Effects of War and War-like operations on the Charterer's Obligation to nominate a Safe port in Charterparties

Abstract

The Russia-Ukraine war, which started at the end of February 2022, and the Israel-Gaza war, which started in October 2023, affect many sectors in the world, and their impact on the maritime sector is indisputable. Since the conditions and the measures taken in the ports change day by day during the war, how to adapt to the new conditions is a separate issue that needs to be considered. It is common practice to include war risks provisions in charter contracts that aim to address the obligations of the parties when it comes to War Risks. In particular, one of the most important responsibilities of the charterer in both Voyage and Time Charter contracts is to nominate a safe port. In this article, the safe port liability of charterers within the scope of war risks will be examined within the framework of Turkish law, English court decisions and war and sanctions clauses such as Conwartime, Voywar, which is recommended by BIMCO and can be added to standard charter contracts.

Keywords: *Safe port, Charterparties, Conwartime, War Risk, BIMCO*

1-Çarter Sözleşmeleri

a. Genel Olarak

Gemi tabiatı gereği bir yerden diğer bir yere yük ve insan taşımak üzerine inşa edilmiş olması sebebi ile durağan değildir ve deniz ticaretinin kapital unsurunu teşkil etmesinden dolayı gemi büyük ekonomik değere sahiptir. Bu sebeple bugün kredi olmadan bir gemi edinmek hemen hemen imkansızdır. Bütün gemi alımları ve inşaatları kredi ile yapılmaktadır. Gemi işletiminin alacağı krediye karşılık göstereceği en değerli varlığı gemisidir.² Bu nedenle, donatan gemisinden azami derecede kar elde etmek için, gemisini çarterer (tahsis olunan)³ e deniz ticareti sözleşmeleri içerisinde uygulamada en çok

2 YAZICIOĞLU, Emine, KENDER Rayegan, ÇETİNGİL Ergon, Deniz Ticareti Hukuku, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 15. bası, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2020,s.47.

3 Türk ticaret kanunu'nun 1131 ve devamında yeralan çarter sözleşmelerine ilişkin düzenlemelerde, özellikle Zaman ve Yolculuk Çarter sözleşmelerinin taraflarını belirtmek üzere” Donatan”,“çarterer” kavramları yerine “tahsis eden “ve “tahsis olunan” kavramları yer verilmiştir.; KARA, Hacı ,Deniz Ticareti Hukuku,Onikilevha,İstanbul,2020, s.173; SÖZER Bülent, Deniz Ticareti Hukuku- I (Ders Kitabı), Giriş - Gemi - Donatan ve Navlun sözleşmeleri, Gözden geçirilmiş 4. bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2017,s.336;çarter sözleşmelerinde ayırt edici özellik, taşıma taahhüdünün yanısıra, bir de tahsis taahhüdü olduğu görüşü hakimdir. Donatan,taştanın yükleri için gemisini belirli bir yerini belirli bir zaman dilimi veya belirli bir sefer kapsamında çarterere (tahsis olunan) tahsis eder.

tercih edilen zaman ya da yolculuk çarteri sözleşmesi ile tahsis edecektir.⁴ Hem zaman hem de yolculuk çarter sözleşmelerinin ortak özelliği geminin teknik yönetiminin donatanda kalması, ticari yönetimi ise çarterer'e devredilmesidir. Geminin teknik yönetiminden maksat, gemi personelinin işe alımı, sigortalanması, seferin başlangıcında ve devamında geminin yola, yüke ve kullanım amacına uygun bulundurulması⁵, geminin bakım ve onarımının yapılması, geminin kararlaştırılan yerde ve tarihte hazır bulundurulması anlaşılmalıdır. Başka bir deyişle geminin ticari yönetimi çarterer'e bırakılmakta zilyeti donatanda kalmaya devam etmektedir. Böylece, çarterer geminin hangi limanlara gideceği ve hangi kargoları yükleyip boşaltacağı konusunda talimatlar verir⁶.

Deniz Ticareti Sözleşmeleri 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 113 ila 1246 maddeleri arasında düzenlenmiştir.⁷ Uygulamada en çok tercih edilen çarter sözleşmeleri Zaman ve Yolculuk çarteri sözleşmeleridir. Zaman çarteri sözleşmesi (Time Charterparty Agreement) TTK 1131-1137 inci maddeler arasında düzenlenmiştir.⁸ Tahsis edenin donatılmış bir geminin ticari yönetimini belirli bir süre için ve belirli bir ücret karşılığında tahsis olunana (çarterere) bırakmayı üstlendiği sözleşmedir. TTK m. 1138'de düzenlenen Yolculuk Çarteri Sözleşmesi ("Voyage Charterparty Agreement") ise navlun ("freight") karşılığında geminin tamamının ya da bir kısmının belirli bir yolculuk veya birden fazla sefer için denizde eşya taşımayı üstlendiği sözleşme olarak tanımlanmıştır.⁹ Çarter sözleşmelerinin geçerliliği herhangi bir şarta bağlı değildir.¹⁰ Tarafların çoğunlukla değişik ülkelerden olması ve bir araya gelip sıfırdan bir sözleşme yapma imkanının uygulamada zor olması ve her iki taraf açısından da sözleşme maddeleri ile bağlı olacaklarından her sefere ve yük türüne özel olarak hazırlanmasının gerekmesi nedeni ile taraflar BIMCO tarafından hazırlanan standart çarter sözleşmelerini kullanırlar. Bunlar arasında zaman çarteri bakımından en yaygın olarak kullanılan standart formlar arasında *New York Produce*

4 BAATZ, Yvonne: Maritime Law, 5th ed. Informa Law 2020, s.128

5 BAATZ: s.129; 6102 sayılı TTK'nun hazırlanmasında Lahey- Visby kuralları dikkate alınmıştır. Özellikle TTK 1141 madde ve devamında Taşyanın, gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğünden bahsedilmektedir. Aynı şekilde Lahey-visby kuralları madde 3 (1)'de Taşyanın sefer öncesi ve seferin başlangıcında taşyanın gemiyi denize elverişli (*Seaworthy Ship*) bulundurma yükümlülüğünü anlatmaktadır.

6 UÇAR, Ayça, "COVID 19'un çarter sözleşmelerinde, çartererin güvenli liman tahsis etme yükümlülüğüne etkileri: limanda gecikmeler(delays at port), sapma (deviation) ve mücbir sebep(force majeure)", 2020 sonrası Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Olası Sorunlar, Vedat kitapçılık, İstanbul, 2020, s. 40.

7 YAZICIOĞLU/KENDER/ÇETİNGİL: s.327; SÖZER Bülent, Deniz Ticareti Hukuku- I (Ders Kitabı), Giriş - Gemi - Donatan ve Navlun sözleşmeleri, Gözden geçirilmiş 4. bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2017. s.317.

8 YAZICIOĞLU/KENDER/ÇETİNGİL: s.322

9 KARA: s.185

10 KARA: s.371; YAZICIOĞLU/KENDER/ÇETİNGİL: s.322.

Exchange (NYPE) ve *Baltim* vardır¹¹. Yine yolculuk çarteri sözleşmesi bakımından yükün niteliğine göre BIMCO tarafından hazırlanmış, GENCON, NIPPONCOAL, NORGRAIN formları standart yolculuk çarteri sözleşmesine örnek teşkil edebilir.¹²

Günümüzde yaşanan savaş, terörizm, salgın benzeri olağanüstü durumlara özel BIMCO tarafından olağanüstü hal durumlarında sözleşme taraflarının haklarını koruyacak özel klovlar düzenlenmiştir. Örnek olarak savaş durumunda zaman ve yolculuk çarter sözleşmesi bakımından donatanın , çartererin talimatına uymayarak savaş bölgesindeki bir limana gitmeyi reddetmesi imkanın olup olmaması bakımından BIMCO tarafından düzenlenmiş savaş bölgelerine sefer yapacak gemiler için önerilen çarter sözleşmelerine eklenmesi önerilen yolculuk çarteri sözleşmesi için *Woywar*, zaman çarteri sözleşmesi için *Conwartime* gibi tarafların savaş durumlarında yükümlülüklerini ve haklarını belirleyen klovlar konulması tavsiye edilmektedir.¹³ Çalışmamızın ileriki bölümlerinde söz konusu klovlar çartererin en önemli yükümlülüklerinden biri olan gemiyi güvenli limanlar arasında sefer talimatı vermesini içermektedir. Birçok standart çarter sözleşmesi formunda çartererin güvenli liman seçme yükümlülüğü düzenlenmiştir.¹⁴ 6102 sayılı sayılı Türk ticaret kanunu çartererin güvenli liman yükümlülüğünün tanımı ve koşulları bakımından yetersiz kalmıştır. Bu nedenle özellikle çoğu çarter sözleşmesi, çartererin güvenli liman sağlama yükümlülüğünü içeren klovlar içermektedir. Örnek olarak standart zaman çarteri sözleşmelerinden olan *New York Produce Exchange* (NYPE) formunda standart C/P sözleşmesinde, çartererin sağlaması gereken en önemli garantilerden biri de güvenli liman ve rıhtım garantisi klozu bulunmaktadır¹⁵.

2. Çartererin Güvenli Liman ve Rıhtım Yükümlülüğü (*Safe Port/Safe Berth*)

11 KARA: s.173.

12 BIMCO Contracts, (<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts>, Erişim Tarihi: 04 Mart 2021)

13 War Risk clause for Voyage chartering(WOYWAR 2013) (https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war_risks_clause_for_voyage_chartering_2013)Erişim tarihi:02/01/2024.

14 BAATZ:S.152; NYPE 1993,klov 1(b),1(c) NYPE

15 UÇAR: s.40; The NYPE 46 form ;*the vessel shall be employed "between safe port and/or ports"*; The Shelltime 3 form,"*Charterers shall exercise due diligence to ensure that the vessel is only employed between and at safe ports, places, berths, docks, anchorages and submarine lines where she can also lie safely afloat, but notwithstanding anything contained in this or any other clause of this charter; Charterers shall not be deemed to warrant the safety of any port, place, berth, dock, anchorage or submarine line and shall be under no liability in respect thereof except for loss or damage caused by their failure to exercise due diligence as aforesaid..* ,cl 4 of Shelltime 4,Astabankvoy cls 1 ve 9(https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/Articles/Safe_Port.asp Erişim Tarihi: 04 Mart 2024)

Hem zaman çarteri sözleşmesinde hem de yolculuk çarteri sözleşmesinde çartererin (tahsis olunanın) yükümlülüklerinde biri de güvenli liman/rıhtım seçme yükümlülüğüdür. Yukarıda da bahsedildiği üzere, uygulamada taraflar arasında çoğunlukla standart çarter sözleşmeleri kullanılmaktadır. Bu çarter sözleşmelerinde taraflar açıkça *safe port* ya da *safe port/safe berth* ifadeleri ile çartererin güvenli liman yükümlülüğü sözleşmede açık (“*express*”) olarak kararlaştırabilirler. Bu durumda çartererin garanti sorumluluğundan (“*express warranty*”) söz edilir¹⁶

a. Seçilen Limanın Güvenliğinin Arandığı An

Seçilen limanın güvenliliğinin arandığı an ise öğretideki görüşler çerçevesinde, çartererin geminin gideceği limanın seçimini yaptığı an değil, geminin seçilen limana herhangi beklenen ve önceden öngörülen bir engel ile karşılaşmadan (“*prospectively safe*”) sağ salim yansıdığı an olarak değerlendirilmiştir¹⁷. Mesela bir İngiliz mahkemesi kararı olan *The Eviva*¹⁸ davasında çimento yüklü gemi standart çarter sözleşmesi (“*Baltim form*”) uyarınca Küba’dan Irak’a sefere çıkmıştır. Gemi Irak’ta kargoyu indirdikten sonra İran ile Irak arasında çıkan savaş nedeni ile mahsur kalmıştır. Davada yüksek derece mahkemesi savaşın beklenmedik bir olay (“*abnormal circumstances*”) olduğunu kabul ederek çartererin güvenli liman garantisinden dolayı sorumlu olmadığını ve ayrıca gemi sahibinin bilgisi dahilinde geminin savaş bölgesine sefere çıktığına karar vermiştir. Bu bağlamda en çok karşılaşılan sorunlardan biri de limanın hangi durumlarda güvensiz sayılacağı ve dolayısı ile çarterer’in bu yükümlülüğe aykırı davranarak sorumlu sayılabileceğidir.

Yine *The Saga Cob*¹⁹ davasında, Şubat 1988’de S, Kızıldeniz, Aden Körfezi ve Doğu Afrika’da petrol ürünleri taşımak üzere Etiyopyalı bir ticaret şirketi olan C’ye zaman çarteri sözleşmesi ile tahsis edilmiş, C, gemiye Etiyopya’nın Eritre bölgesindeki Massawa’ya yapacağı yolculuklarda uçak yakıtı taşınması talimatını vermiştir. O dönemde Liman, Eritre’nin kurtuluş hareketleriyle savaşan Etiyopya kuvvetlerine hizmet ediyordu. Mayıs 1988’de hükümet, isyancıların elde ettiği kazanımların ardından Eritre’de olağanüstü hal ilan edilmiş ve 31 Mayıs’ta bir gemiye yapılan saldırının ardından kıyı sularında güvenlik önlemleri almıştır. Ocak ve Ağustos 1988 arasında *The Saga Cob* gemisi Massawa’ya yaklaşık 20 kez uğramıştır. Çarterer C’nin son talimatında gemi, liman girişinden birkaç

16 BAUGHEN, Simon: Shipping Law, 8th ed., Routledge, 2023, s.222

17

18 *The Evia (No 2)* [1982] 2 Lloyd’s Rep 307.

19 *(The Saga Cob)* [1992] 2 Lloyd’s Rep. 307

mil uzakta demirliyen, motorlu teknelerle Eritreli gerillaların saldırısına uğramış ve ciddi hasar görmüştür. S, C'nin, standart çarter sözleşmesinde açıkça belirtilen güvenli liman yükümlülüğüne aykırı olarak gemiyi güvenli olmayan bir limana götürme talimatını verdiğini ileri sürerek, uğradığı zararın tazminin çartererden talep etmiştir.

Söz konusu davada hakim, çartererin güvenli liman seçme yükümlülüğüne aykırı davranıp davranmadığının test edilmesi bakımından çartererin limanın güvensiz olmasına neden olan olayları bilebilmesi konusunda makul derece dikkatli olup olmadığına bakılarak sonuca ulaşılması gerektiği yorumunda bulunmuştur. Sonuç olarak, söz konusu İngiliz mahkeme kararında hakim *The Eviva*²⁰ davasındaki karadan esinlenerek limanın güvensiz sayılmasının çartererin saldırıya ilişkin bir risk hakkında bilgisinin bulunup bulunmadığına bağlı olmadığını, saldırı riskinin beklenen olaylar arasına konulamayacağını, geminin seçilen limana varıldığında potansiyel olarak ("*prospectively safe*") güvenli olmasının arandığını, gerilla saldırısının donatanın bu bölgeye daha önce birkaç sefer gerçekleştirdiği, ancak son seferinde ancak makul ölçüde dikkatli birinin herkes tarafından öngörülebilecek olaylara dayanarak limanın ileriye dönük olarak güvensiz olduğu sonucuna varması durumunda limanın güvensiz olarak kabul edileceğine değinmiştir. Buna göre, saldırı riski olağanüstü (abnormal) durum olarak değerlendirilmiş ve çartererin sorumluluğuna gidilmemiştir.

Bir başka İngiliz mahkeme kararı olan *the Ocean Victory*²¹'de gemi Japonya'nın Kashima limanından ayrılmaya çalışırken ikiye bölünerek batmıştır. Davada çartererin güvenli liman garantisini ihlal edip etmediği tartışılmıştır. İlk derece mahkemesi, hava şartlarının çok ağır olmasına rağmen limanın güvensiz olduğundan bahisle çartererin sorumluluğuna karar vermiştir. Ancak üst derece mahkemesi (*Court of Appeal*) uzun dalgaların ve ağır fırtınanın yılın o döneminde beklenen bir durum olmamasından bahisle limanın güvenli olduğuna karar vermiştir. Güvenli liman garantisinin ihlali için yapılan testin, geminin kaybının "anormal bir olaydan" kaynaklanıp kaynaklanmadığına bakılarak karar verileceği sonucuna varılmıştır²².

20 [1982] 2 Lloyd's Rep 307.

21 *Gard Marine and Energy Limited v China National Chartering Company Limited and Daiichi Chuo Kisen Kaisha* (2017) UKSC 35; *The Polyglory* [1977] 2 Lloyd's Rep. 353 in which when the vessel was leaving the port because of the oncoming bad weather, the starboard anchor dragged and damaged an underwater pipe line.

22 UÇAR Ayça, Perils of the seas and Inherent vice in Marine Insurance Law "Routledge; 1st edition (October 29, 2020), s.33, UÇAR, Ayça Deniz Sigorta Hukukunda, Teminat Kapsamı Dışında Bırakılan Maldaki Bozulma (Inherent Vice) Terimi Hakkında Yeni Düzenlemeler, Aydın Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Yıl 4 Sayı 2 - Aralık 2018 (53-76); Deniz tehlikeleri (perils of the sea) "olağanüstü" ve "öngörülemeyen" terimleri ile

*Yine The Lucille*²³ davasında charterer tarafından talimat verilen bölgenin tehlikeli olup olmadığı ve durumun anormal (abnormal) bir olaydan kaynaklanıp kaynaklanmadığı tartışılmıştır. Buna göre davada, NYPE Formu ile Köstence'den torbalanmış çimento taşıyan gemi, Eylül 1980'de İran ile Irak arasında savaşın başlamasının arifesinde Şatt-el-Arab üzerindeki Basra'ya sefer talimatı verilmiştir. Bu arada gidilen bölgede karada ve denizde yoğun çatışmaların olduğu bildirilmiştir. Bölgede giderek kötüleşen savaş benzeri bir durumun olduğu açıktı. Daha sonra gemiye İran güçleri tarafından ateş açıldı ve hasar oluştu. Mahkeme birçok konuyu değerlendirdi. İkincil yükümlülükle ilgili olarak hakim Bingham, belirlenen limanın güvensiz hale gelmesi durumunda chartererin alternatif bir güvenli liman belirleme konusunda ikincil bir yükümlülüğü olacağını belirtti. Ancak bu ikincil yükümlülüğün niteliği belirsizdir.

b. Güvenli Liman/Rıhtım (Safe Port/Safe berth) Kavramı

Hem Türk hukukunda hem de İngiliz hukukunda güvenli limanın tanımı yapılmamıştır. *The Eastern City*²⁴ davasında hakim Sellers'in, güvenli liman ve rıhtım tanımlaması örnek teşkil ederek literatüre girmiştir. *Buna göre, güvenli liman ve rıhtım, belirli bir limana ancak belirli bir geminin olması gerekenden daha fazla bir denizcilik yeteneği ve gemicilik bilgisi gerektirmeden güvenli bir şekilde ulaşması, işlemini tamamlaması ve ayrılması olarak tanımlanmıştır.* Bir liman, belirli bir geminin, anormal bir durum olmadığı sürece, iyi bir seyrüsefer ile önlenemeyecek bir tehlikeye maruz kalmadan, ilgili zaman diliminde oraya ulaşması, onu kullanması ve oradan geri dönmediği sürece güvenli olmayacaktır. Örneğin, gelgit olayları çok fazla olduğundan, buzlanma mevcut olduğunda demirleme yerinin güvenilirmez olduğu haller buna örnek gösterilebilir. Yine, *Emeraldian Limited Partnership v Wellmix Shipping Ltd (The Vine)*²⁵ davasında, taraflar arasında yapılan standart charter sözleşmesinde, charterer açıkça güvenli liman/rıhtım garantisi vermiştir. Söz konusu davada, chartererin demirleme yerinin doğasında var olan tehlikelerden kaçınmak için sıradan bir seyrüsefer ve denizcilik becerilerinden daha fazlasını gerektiren bir durumla karşılaşp karşılaşmadığını tartışmıştır. Olayda kaptanlara ve pilotlara bu tehlikeler

tanımlanmıştır. 1906 tarihli İngiliz Deniz Sigorta Kanunu'nun 7 nolu kuralında, "deniz tehlikeleri" ("perils of the sea") terimi, denizdeki olağanüstü ve beklenmedik kazalar veya hasarlar (fortuitous accidents or casualties of the seas) olarak tanımlanmış olup, rüzgâr ve dalgaların olağan eylemlerini kapsam dışı tutmuştur. Deniz tehlikelerinin varlığı halinde chartererin güvenli liman sorumluluğunun sona ereceği yönünde hem doktrinde hemde İngiliz kararlarında görüşler mevcuttur.

23 *Uni-Ocean Lines PTE Ltd v C-Trade S.A. (The "Lucille")* [1983] 1 Lloyd's Rep 387 [1984] 1 Lloyd's Rep 244.

24 *The Eastern City* [1958] 2 Lloyd's Rep 127 at p 131.

25 *Emeraldian Limited Partnership v Wellmix Shipping Ltd (The Vine)* [2011] 1 Lloyd's Rep. 301.

konusunda bilgi verilmediği anlaşılmıştır. Yine iyi bir denizcilik yeteneği ve bilgisi ile çarterer tarafından seçilen limandaki tehlikelerin bertaraf edilip edilemeyeceği tartışılmıştır. Buna göre, güvenli liman (“safe port”) sözleşmede açıkça kararlaştırılmışsa, geminin seçilen limana yanaştığı anda limanın güvensiz olmasından ve bu nedenle donatanın uğradığı zararlardan sorumlu olacaktır. Bununla birlikte, yukarıda da açıklandığı üzere donatan, sözleşmede güvenli liman ifadesi bulursa bile geminin limana yanaşacağı sırada uğradığı her zarardan sorumlu tutulamayacaktır.

The Eastern City davasında da güvenli limanın tanımının yapıldığı gibi, Bir geminin olması beklenenden daha fazla bir denizcilik yeteneği ve gemicilik bilgisi gerektirmeden seçilen limana yaşabilmesi, yükünü indirebilmesi ve oradan ayrılabilmesi seçilen limanın güvenli olarak kabul edilmesi için önemli bir kriterdir. Bir limanı güvensiz hale getirebilecek fiziksel riskler arasında geminin monitöründe görülmeyen sığ sular, setler, kayalar veya batık nesnelere/gizli batıklar nedeniyle karaya oturma, fırtına, dalga veya buzlanma gibi meteorolojik riskler, arızalı usturma, su çekişi veya hava çekişi gibi iskele özellikleri, kusurlu yaşama prosedürleri, yetersiz römorkörler ve kılavuzluk düzenlemeleri dahil olmak üzere liman kuruluşu, siyasi ayaklanmalar, terörizm, savaş gibi nedenler sayılabilir. Bu itibarla çartererin hangi durumlarda güvenli liman yükümlülüğüne aykırı hareket ettiği ve olağan denizcilik yeteneği ve gemicilik bilgisinin kapsamı tartışılacak olursa, mesela, kötü hava koşullarının varlığı durumunda SOLAS²⁶ sözleşmesinin de gemilerde bulunmasını zorunlu kıldığı alarm ve izleme sistemleri sayesinde seçilen limanda karşılaşılabilecek kötü hava şartlarının tahmin edilerek gerekli önlemlerin alınması, yeterli römorkör ve kılavuz kaptan, iyi bir manevra yeteneği ile kötü hava şartları dolayısıyla ile geminin ve yükün karşılaşılabileceği zararların bertaraf edilmesi sayılabilir.²⁷ Örneğin, *Independent Petroleum Group v Seacarriers (The Count)* davasında gemi „Astabankoy standart yolculuk çarteri sözleşmesi ile petrol ürünlerinin doğu Afrikaya taşınması için çarterere tahsis edilmiştir. Ancak gemi Beira’daki kanalın British Enterprise gemisinin yeniden yüzdürülmeye çalışılarak karaya oturması ve kanalı kapatması sebebi ile gecikmiştir. Varma yeri olan Beira kapatılmış ve *the Count* gemisi aylarca Beira açıklarında beklemek zorunda kalmıştır. Bunun üzerine gemi sahibi çartererin güvenli liman talimatına aykırı davrandığını ve bu durumun gemide bulunan yeterli izleme sistemleri ile öngörülebileceğinden hareket

26 International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) ([https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)Erişim tarihi:22/12/2023); SOYER, Barış/Andrew Tettenborn,Disruptive Technologies, Climate Change and Shipping,Informa Law,2022,s.4

27 *Independent Petroleum Group v Seacarriers (The Count)* [2006]EWHC 3173.

ile uğradığı zararın tazminini chartererden talep etmiştir. Bununla beraber olağanüstü hava koşulları ve her türlü gemicilik yeteneği ve denizcilik bilgisi kullanılsa bile öngörülemeyecek olaylardan chartererin sorumlu olması beklenemeyeceği davada kararlaştırılmıştır.²⁸

c. Sözleşmede Liman ve rıhtımın belirlenip belirlenmemesinin chartererin güvenli liman sorumluluğuna etkileri

Daha önce de açıklandığı üzere sözleşmede liman/rıhtım sarıh olarak belirlenmiş ise başka bir deyişle chartererin güvenli liman yükümlülüğünün varlığı sözleşmeden açıkça anlaşılabilirse chartererin garanti sorumluluğundan bahsetmek gerekir.²⁹ NYPE 46 formu, “*chartererlerin ve acentelerinin gemiyi güvenli liman ve / veya limanlar arasında sefer talimatı verebileceklerini düzenler. Yine, Shelltime 4 formu ise, “chartererin geminin güvenli limanlar arasında sefer yapması için gerekli her türlü özeni göstermesi ve tedbirli bir taşıyanın alması gereken her türlü önlemi alması yükümlülüğünün olduğundan bahseder”*.³⁰ Charter sözleşmelerinde sözleşmede kayıtlı olmadığı durumlar ile ilgili olarak doktrin ve uygulamada kabul edilmiş genel bir kural bulunmamaktadır. İngiliz hukukunda sözleşmede açık olarak güvenli liman garantisinin olmadığı durumlar ile ilgili olarak mahkemenin zımnen güvenli liman sorumluluğuna hükmedebileceği düzenlenmiştir.³¹ Bazı charter sözleşmelerinde ise chartererin sorumluluğu kusur sorumluluğu (“*due diligence*”) olarak yorumlanmıştır.³² Özellikle Türk hukuku uyarınca charterer, sözleşme gereğince limanı ve rıhtımı seçmekle yükümlüdür. Aksi takdirde alacaklının temerrüdü söz konusu olmaktadır.³³ Yine charter sözleşmesinde limanın ismen belirtilmiş olması ve chartererin limanın sözleşmenin başlangıcında ve sonunda kontrolünü taşıyana iade ettiği durumlarda sözleşmede “*safe port*” ifadesi bulunsun bile

28 *Gard Marine and Energy Limited v China National Chartering Company Limited and Daiichi Chuo Kisen Kaisha* (2017) UKSC 35; Gemiye yönelik tehlike nedeninin, izole edilmiş, anormal veya dışsal bir olay olarak tanımlanabilecek, limanın yapısıyla bağlantısı olmayan ve limandan iyice uzaklaştırılmış bir “anormal olay” olması durumunda tahsis olunan yükümlülüklerini ihlal etmiş olmayacaktır. olayların normal ve olağan akışı, yetkili bir pilotun hata yapması veya geminin çatismaya karışması gibi tek seferlik olayların “anormal olaylar” olarak değerlendirilmesi muhtemeldir ve dolayısıyla bir limanı güvensiz hale getirme olasılığı düşüktür.

29 BAUGHEN: s.222.

30 (<https://www.shipownersclub.com/latest-updates/publications/safe-ports/>) Erişim Tarihi: 08/03/2024; NYPE 2015 (Clause 1):... (b) The Vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and safe places within the following trading limits... as the Charterers shall direct.

31 BAUGHEN: s.222.

32 ÜLGENER, Fehmi, (Güvenli Liman ve Rıhtım, https://www.ulgener.com/dosya/09.Guvenli_Liman_Ve_Rihtim.pdf, Erişim Tarihi: 06 Mart 2021)

33 ÜLGENER, Fehmi, Charter Sözleşmeleri I-II Genel Hükümler ve Sefer Charter Sözleşmesi, D&R Yayınlar İstanbul 2017, s.174; BK. Md. 106: “*Yapma veya verme edimi gereği gibi kendisine önerilen alacaklı, haklı bir sebep olmaksızın onu kabulden veya borçlunun borcunu ifa edebilmesi için kendisi tarafından yapılması gereken hazırlık fiillerini yapmaktan kaçınırsa, temerrüde düşmüş olur.*”

limanın güvenliğinin taşıyan tarafından önceden incelenmesi gerekeceği için çarterer güvenlik garantisi (“*implied warranty*”) sorumluluğundan da kurtulmaktadır.³⁴Bu durum Türk hukukunda taşıyana kusurdan bağımsız garanti sorumluluğunu meydana getirmekte ve bu sebeple taşıyanın sözleşmede belirtilen liman ya da yere ulaşmamasından kaynaklanan tüm sonuçlara katlanması gerektiği sonucunu getirir.³⁵ Sözleşmenin başında çartererin limanın kontrolünü donatana devrettiği durumlarda limanın güvenli olmamasından sorumlu olmayacaktır. Örneğin, *The Saga Cob*³⁶ davasında açıklandığı üzere, gemi Massawa’ya yaklaşık 20 kez sefer gerçekleştirmiş son seferinde gemi, liman girişinden birkaç mil uzakta demirliken, motorlu teknelerle Eritreli gerillaların saldırısına uğramış ve ciddi hasar görmüştür. Söz konusu davada donatan defalarca isyan bölgesine sefer gerçekleştirmiş ve seçilmiş bölgedeki sıkıntıları bilerek sefere çıkmıştır. Bu durumda çartererin güvenli liman yükümlülüğüne aykırı davrandığı gerekçesi ile sorumluluğundan bahsedilemeyecektir.

Yine, liman veya rıhtımın sözleşmede yazılı olan bir listeden seçilecek olması durumunda güvenli olan liman veya rıhtımları seçmesi beklenir. Limandaki güvensizlik açıkça görülebilir olmasına rağmen gemi buraya girmişse o zaman çartererin sorumluluğunda bahsedilemez. Buradaki kriter gerekli özenin gösterilmiş olup olmamasıdır. Yine *Atkins International H.A. v. Islamic Republic of Iran Shipping Lines(The APJ Priti)*³⁷ davasında, taraflar arasında yapılan yolculuk çarteri sözleşmesi uyarınca Damman’dan Suudi Arabistan’daki üç limandan birine İran Irak savaşı zamanında üre taşınacaktır. Sözleşmede, ismi belirtilen 3 limandan birine güvenli liman/rıhtım talimatı yer almaktaydı, ancak sözleşmede güvenli liman/rıhtım garantisi açıkça sorumluluk çerçevesinde düzenlenmemiştir. Gemi, sözleşmede ismen belirtilmiş limanlardan biri olan Bandar Khomeini’ye yaklaştığında gemiye füze çarpmıştır. Olayda İngiltere yüksek mahkemesi (Court of Appeal) çartererin güvenli liman garantisi vermediği ve bu nedenle limanın güvensiz olmasından dolayı sorumlu tutulamayacağına karar vermiştir. Ayrıca geminin yaklaşırken füze saldırısına uğramasının güvenli liman terimi kapsamında değerlendirilemeyeceği, ancak limana yanaştıktan sonraki hareketlerinin çartererin güvenli liman sorumluluğu kapsamında değerlendirilebileceğine karar vermiştir. Bundan çıkan sonuç, sözleşmede açıkça güvenli liman (“*safe port*”) garantisi düzenlenmemiş ise, çartererin güvenli liman yükümlülüğüne zımnen hükmetme eğiliminde olmadığıdır.

34 UÇAR: s.42

35 ÜLGENER, Çarter Sözleşmeleri, s.175.

36 (*The Saga Cob*) [1992] 2 Lloyd’s Rep. 307

37 *Atkins International H.A. v. Islamic Republic of Iran Shipping Lines(The APJ Priti)* [1987] 2 Lloyd’s Rep 37

3. Savaşların Standart Çarter Sözleşmelerinde Çarterer'in Güvenli Liman Tahsis Etme yükümlülüğü klozları Çerçevesinde Değerlendirilmesi

Çalışmamın önceki bölümlerinde de değindiğim üzere uygulamada en çok kullanılan hem zaman çarteri hem de yolculuk çarteri sözleşmelerinde tarafların birbirlerine karşı yükümlülükleri emredici kurallar ile düzenlenmediğinden, bu yükümlülükler genel olarak çarter sözleşmelerine konan klozlar ile yaptırım kazanmaktadır. Çartererin güvenli liman tahsis yükümlülüğünde de tarafların bu yükümlülüğü sözleşmede açıkça düzenlemiş olup olmadıklarına göre farklılıklar gösterir. Limanın güvensiz olmasına neden olabilecek durumlardan biri de savaş, terörizm ve savaş benzeri durumlardır. Savaş Riskleri söz konusu olduğunda tarafların yükümlülüklerini ele almayı amaçlayan BIMCO tarafından savaş ve benzeri durumlarda güvenli liman garantisi dahil tarafların yükümlülüklerini düzenleyen ve özellikle savaş bölgesine gidecek gemiler açısından çarter sözleşmelerine savaş riskleri hükümlerinin dahil edilmesi önem arz etmektedir. Bu tür hükümlerin şartları büyük ölçüde farklılık gösterir, bu nedenle, gerçek ifadelerin dikkatlice incelenmesi önemlidir. BIMCO tarafından önerilen güncel maddeler *Conwartime 2013* ve *Voywar 2013*'tür, ancak bunların önceki versiyonları da halen kullanılmaktadır ve daha birçok madde dolaşımdadır. Her geçen gün savaş kapamında koşullar ve limanlarda alınan önlemler değiştiği için, yeni koşullara nasıl uyum sağlanması gerektiği üzerinde durulması gereken ayrı bir konudur. Yine, Denizcilik camiası, Husi isyancılarının Kızıldeniz'den geçen ticari gemilere, özellikle de en sık kullanılan deniz geçişlerinden biri ve uluslararası ticaret için bir "geçiş noktası" olan Bab el-Mendeb Boğazı'nı geçerken yaptıkları saldırıların ardından yaşanan aksaklıklara çözüm arayışı içerisinde. Husiler tarafından Kızıldeniz'de ticari gemilere yönelik geniş çapta bildirilen ilk saldırı, 19 Kasım 2023'te Hodeidah'a götürülen Bahama bayraklı araç gemisi "*GALAXYLEADER*"ın³⁸ ele geçirilmesidir. Husilerin sözcüleri, grubun Gazze'de İsrail ile Hamas arasındaki çatışmaya yanıt olarak yalnızca İsrail bağlantısı olan gemileri hedef aldığını iddia etmiştir. Huzursuzluğun ilk aşamalarında, önde gelen İsrail vatandaşlarının veya şirketlerinin sahip olduğu veya yönettiği gemilere yönelik çok sayıda füze ve insansız hava aracı saldırısı yaşanmıştır. O tarihten bu yana ve 1 Şubat itibarıyla, farklı tür ve bayraktaki ticari gemilere yönelik 30'dan fazla saldırı veya saldırı girişiminde bulunulduğu bildirilmiştir. Husilerin kullandığı saldırı araçları, bir dizi balistik füzenin, insansız hava aracının ve otonom

38 Crew of seized Galaxy Leader allowed 'modest' contact with families -shipowner,(<https://www.reuters.com/world/middle-east/crew-seized-galaxy-leader-allowed-modest-contact-with-families-shipowner-2023-12-05/> erişim tarihi:09/03/2023).

su altı araçlarının kullanıldığı bildirilenlerle birlikte giderek çeşitlenmiş, bunun yanı sıra bölgedeki trafik yoğunluğu da göz önüne alındığında, saldırı riski açıktır.³⁹ Bu nedenle, riskli bölgelere yapılacak seferlerde tarafların savaş veya kızıl denizde yaşanan saldırılarda yükümlülüklerinin belirlenmesi açısından sözleşmede özel hükümlere ihtiyaç vardır. BIMCO tarafından hazırlanan yolculuk çarter sözleşmesi için Woywar, zaman çarteri sözleşmesi için Conwartime klozları düzenlenmiştir. Ancak tartışılması gereken konu, bu klozların savaş riski ya da terörizm gibi savaş benzeri saldırılarda tarafları koruyup korumayacağıdır. Yine tarafların hangi durumların varlığı halinde sözleşmeyi feshedebiliyor olacağı, bekleme ve alternatif limana yönlendirme ücretlerini kimin karşılayacağı, limanın hangi durumlarda güvensiz sayılacağı ve çartererin be nedenle sorumlu olabileceği üzerine durulması gereken konulardır.

a. Standart Çarter Sözleşmelerinde Savaş Riski Klozlarının (Conwartime, Voywar) Değerlendirilmesi

BIMCO tarafından düzenlenen savaş klozlarında, savaş riskinin kapsamı çok geniş tutulmuştur. BIMCO, Savaş Riskleri hükümlerinin en son versiyonları olan, zaman çarter sözleşmesi için Conwartime 2013 ve yolculuk çarter sözleşmesi için Voywar 2013 kullanılmasını önermektedir. Maddeler, devletlerin savaş ilanını gerektirmeyen savaş benzeri operasyonları ve düşmanlıkları içeren çok geniş bir “Savaş Riskleri” tanımı içermektedir. Bu hükümler aynı zamanda çarter sözleşmesinden öncesine tarihlenebilecek Savaş Riskleri için de geçerlidir; bu, hükmün devreye girmesi için riskin artması gerekmediği anlamına gelir. Yine, NYPE 46 standart çarter sözleşmesinde, savaş ve benzeri olaylar ile ilgili herhangi bir kloz bulunmamaktadır. NYPE 93’te ise savaş klozu bulunmakta ve bunun yanında savaş sebebi ile fesih klozu yer almaktadır. Savaş ve benzeri hallerin kapsamı bakımından Voywar 93’ün Voywar 50’den daha geniş ele aldığı ancak Türk Ticaret Kanunu (TTK) düzeninde bu durumun oldukça dar ve açık olmadığı görülmektedir.⁴⁰ Mesela TTK m. 1218 fıkra 1’de “*Gemiye ambargo veya devlet hizmeti için el konulması, varma yeri ülkesi ile ticaretin yasaklanması, yükleme veya varma limanlarının abluka altına alınması, sözleşme gereğince taşınacak olan eşyanın tamamının yükleme limanından ihracının veya varma limanına ithalinin yahut transit geçişinin yasaklanması gibi bir kamu tasarrufu.....*” gibi durumlar sayılmış, savaş

³⁹ Houthi attacks on Red Sea shipping: Charterparty implications, (<https://www.skuld.com/topics/legal/pi-and-defence/houthi-attacks-on-red-sea-shipping-charterparty-implications>/erişim tarihi: 13.03.2024)

⁴⁰ ÜLGENER, Fehmi, Savaş ve Terörizm Deniz Sigortası ve Deniz Ticareti Hukuku Üzerindeki Etkileri, (https://www.ulgener.com/dosya/17.Savas_Ve_Terorizm_Deniz_Sigortasi_Ve_Deniz_Ticareti_Hukuku_Uzerindeki_Etkileri_2.pdf>erişim tarihi:08/02/2024).s.1; TTK M.1218,

riski durumlarının kapsamı açık olarak belirtilmemiştir. Buna karşın yolculuk charter sözleşmesi için düzenlenmiş BIMCO Woywar 2013'e bakıldığında savaş riski kavramı; *donatan ve kaptanın normal şartlar altında gemi yük, personel ve gemide bulunan diğer kişiler bakımından tehlike yaratacağını tahmin ettikleri makul kararına göre tehlike arzedecek veya daha sonra tehlikeli hale gelebilecek savaş, savaş eylemi, iç savaş veya düşmanlıklar; devrim; isyan; sivil kargaşa; savaş benzeri operasyonlar; mayınların döşenmesi; korsanlık ve/veya şiddetli soygun ve/veya yakalama/ ele geçirme eylemleri; terörist eylemleri; düşmanlık veya kötü niyetli zarar verme eylemleri; Herhangi bir kişi, kuruluş, terörist veya siyasi grup veya tanınmış olsun veya olmasın herhangi bir eyalet veya bölgenin hükümeti tarafından (ister tüm gemilere, isterse belirli bayrak veya mülkiyete sahip gemilere veya belirli kargolara veya mürettebata veya başka herhangi bir şekilde uygulanan) ablukalar* gibi durumları kapsam içerisine almıştır.⁴¹ Yine aynı klotun (b) fıkrasında, kaptan veya donatanın herhangi bir zamanda, geminin yüklemeye başlamasından önce makul bir kararla yukarıda açıklanan savaş riski durumlarında charterer bir süre vererek sözleşmeyi fesh edebileceği, veya geminin, kargonun ve personelin maruz kalabileceği bölgeye gitmeyi reddedebileceğini düzenlemiştir. Bununla birlikte, charter sözleşmesinde yükleme veya boşaltmanın bu sayılan savaş rizikosu taşıyan bölgeler içerisinde yapılacağı kararlaştırılmışsa, donatan, charterer tarafından farklı bir güvenli limanın seçilmesini isteyebileceği ve chartererin 48 saat içerisinde güvenli limanı seçmezse donatanın charter sözleşmesini fesih edebileceğini düzenlemiştir.⁴² Kanımca bu maddeden anlaşılabilir, liman veya rıhtımın sözleşmede ismen yazılı olması veya sözleşmede belirtilen bir listeden seçilecek olması durumunda, seçilen limandaki tehlikenin öngörülebilir olmasına rağmen, donatanın tehlikeli bölgeye sefer gerçekleştirmesini istemesi durumunda o zaman chartererin sorumluluğunda bahsedilemeyeceğidir. Ayrıca, diğer bir kriter de charterer tarafından gerekli özenin gösterilmiş olup olmamasıdır. Örneğin, *The Saga Cob*⁴³ davasında, donatan defalarca isyan bölgesine sefer gerçekleştirmiş ve seçilmiş bölgedeki sıkıntıları bilerek sefere çıkmıştır. Bu durumda chartererin güvenli liman yükümlülüğüne aykırı davrandığı gerekçesi ile sorumluluğundan bahsedilemeyecektir. Mesela bir İngiliz mahkeme kararı olan *Abu Dhabi National Tanker Co v Product Star Shipping (The Product*

41 BIMCO War Risks Clause for Voyage Chartering 2013 (VOYWAR 2013)(https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war_risks_clause_for_voyage_chartering_2013>Erişim Tarihi:09/03/2024).

42 BIMCO War Risks Clause for Voyage Chartering 2013 (VOYWAR 2013),(https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war_risks_clause_for_voyage_chartering_2013>Erişim Tarihi:09/03/2024).

43 (*The Saga Cob*) [1992] 2 Lloyd's Rep. 307.

Star)⁴⁴ davasında yüksek mahkeme (*Court of Appeal*) donatanın, çartererin seçtiği limana gitmeyi reddetmesinin donatanın çarter sözleşmesini tanımaması anlamına geleceğini ve aralarında yapılan zaman çarteri sözleşmesinde çartererin ticari niyetinin açık olduğunu, çartererin İran –Irak savaşı sırasında Ruwais Bangladesh arası ticaret yapacağını sözleşmede açıkça belirttiğinden bahisle mahkeme haksız yere donatanın Birleşik Arap Emirliklerine seferi reddetmesinin sözleşmenin tanınmaması (*repudiatory breach*) olduğu kararını vermiştir.

Donatan, çartererin güvenli olmayan liman talimatını reddedip güvenli liman talebinde bulunabilir. Ancak bu durum çarter sözleşmesinin içeriğine ve çarter sözleşmelerindeki ticari limitler ve BIMCO savaş riski klozları; Conwartime ve NYPE cl 34 gibi çarter formlarının kapsamına bağlıdır.

Savaş süresince birçok limanın güvenlik prosedürlerini uyguladığını varsayarsak, pratikte, limanın güvensiz olup olmadığını belirlemek kolay değildir. Bir gemi sahibi, yeterli gerekçe olmaksızın çartererin emrine uymayı reddederse, çarterer, tazminat talep etme ve sözleşmeyi feshetme hakkına sahip olabilir. Aynı şekilde, gemi sahibi tahsis olunanın talimatını takip ederse ve sonuç olarak bir kayıp yaşarsa, gemi sahibi, çartererden tazminat talep etme hakkına sahip olabilir, yine bu durum sözleşme şartlarının yorumlanmasına bağlıdır.

b.Savaşın Standart Çarter Sözleşmelerinde Çartererin Güvenli Liman Tahsis etme Yükümlülüğüne Etkileri

Yukarıda da açıklandığı üzere, genel olarak güvenli liman kavramı anormal ve beklenmeyen olaylar dışında bir geminin olması gerekenden daha fazla bir denizcilik yeteneği ve gemicilik bilgisi gerektirmeden güvenli bir şekilde limana ulaşması, işlemini tamamlaması ve ayrılması olarak tanımlanabilir⁴⁵. Örneğin, NYPE 46⁴⁶ formu, “çartererlerin ve acentelerinin gemiyi güvenli liman ve / veya limanlar arasında sefer talimatı verebileceklerini, öte yandan, Shelltime 4⁴⁷ formu ise, çartererin geminin güvenli limanlar arasında sefer yapması için gerekli her türlü özeni göstermesi ve tedbirli bir taşıyanın alması gereken her türlü önlemi alması yükümlülüğünün olduğunu düzenler. Bir limanın güvensiz olmasına sebebiyet verecek nedenler arasında, savaş,

44 *Abu Dhabi National Tanker Co v Product Star Shipping (The Product Star)*(No:2) 1993 Lloyd's Rep. 397.

45 UÇAR: s.42; “*The Eastern City*”[1958] 2 Lloyd's Rep 127 at p 131.

46 <https://hanseatic-chartering.com/safe-port-and-safe-berth-warranties-time-and-voyage-charters-2/> Erişim Tarihi: 09/03/2023;“NYPE 46 C.27” *the vessel shall be employed “between safe port and/or ports”*

47 (<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/safeport0908>Erişim Tarihi:

12/03/2024):SHELLTIME 4 provides under clause 4(c):“*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.....)*”

terörizm, abluka, deniz haydutluğu, sabotaj, ayaklanma, devrim gibi siyasi nedenler sayılabileceği gibi hava ve deniz şartları gibi meteorolojik nedenler de sayılabilir. Burada önemli olan kriter çalışmamın daha önceki bölümlerinde de açıkladığım gibi anormal (abnormal) ve beklenmeyen olaylardan dolayı geminin limana yanaşamaması yükünü indirememesi ve güvenli bir şekilde limandan ayrılamaması gibi durumlarda chartererin limanın güvensiz olmasından dolayı sorumluluğuna gidilemeyeceğidir. Nitekim, *The Eviva*⁴⁸ davasında çimento yüklü gemi standart charter sözleşmesi (Baltim form) uyarınca Küba'dan Irak'a sefere çıkmıştır. Gemi Irak'ta kargoyu indirdikten sonra İran ile Irak arasında çıkan savaş nedeni ile mahsur kalmıştır. Davada yüksek derece mahkemesi savaşın beklenmedik bir olay ("abnormal circumstances") olduğunu kabul ederek chartererin güvenli liman garantisinden dolayı sorumlu olmadığını ve ayrıca gemi sahibinin bilgisi dahilinde geminin savaş bölgesine sefere çıktığına karar vermiştir. Yine, ağır hava koşullarının limanın güvensiz kabul edilebilmesine örnek olarak *the Ocean Victory*⁴⁹ davası örnek verilebilir. Davada gemi demir cevherini Saldahna Körfezi'nden Kashima limanına taşıyordu. Ancak Kashima limanına gelindiğinde gemi uzun dalgaların ve şiddetli kuzey rüzgarlarının etkisiyle limandan ayrılmaya çalışırken ikiye bölünerek batmıştır. Mahkeme olayda chartererin güvenli liman yükümlülüğüne uyup uymadığını ve ağır rüzgarın ve uzun dalgaların kombinasyonunun anormal bir durum olup olmadığını tartışmıştır. İlk derece mahkemesi, hava şartlarının çok ağır olmasına rağmen limanın güvensiz olduğundan bahisle chartererin sorumluluğuna karar vermiştir. Ancak üst derece mahkemesi (*Court of Appeal*) uzun dalgaların ve ağır fırtınanın yılın o döneminde beklenen bir durum olmamasından bahisle limanın güvenli olduğuna karar vermiştir. Güvenli liman garantisinin ihlali için yapılan testin, geminin kaybının "anormal bir olaydan" kaynaklanıp kaynaklanmadığına bakılarak karar verileceği sonucuna varılmıştır. Burada önemli olan gemicilik bilgisi ve Denizcilik yeteneği ile makul önlemler alınarak normal Kabul edilebilecek olayların bertaraf edilmesidir. Zaten doktrinde seçimin yapıldığı an limanın güvenli olmasını değil gemi seçilen limana ulaştığında potansiyel ("*prospectively safe*") olarak güvenli olmasını aramıştır. *The Marinicki*⁵⁰ davasında mahkeme, limanın güvensiz olduğuna, gemide olması gereken gerekli izleme sisteminin eksikliği yüzünden limanda oluşan sualtındaki engeli tespit edememesinden kaynaklandığı kararını vermiştir. Savaş riskleri bakımından chartererin güvenli liman sorumluluğu

48 *The Evia (No 2)* [1982] 2 Lloyd's Rep 307.

49 BAATZ: s.142 *Gard Marine and Energy Limited v China National Chartering Company Limited and Daiichi Chuo Kisen Kaisha* (2017) UKSC 35

50 *MARINICKI* [2003] 2 Lloyd's Rep. 655

tartışılacak olursa, Türk Ticaret kanunu'nunda yeterli ve açıklayıcı emredici hükümlerin yoksunluğu sebebi ile savaş riskleri söz konusu olduğunda tarafların yükümlülüklerini ele almayı amaçlayan çarter sözleşmelerine savaş riskleri hükümlerinin dahil edilmesi yaygın bir uygulamadır. Bu tür hükümlerin şartları büyük ölçüde farklılık gösterir, bu nedenle gerçek ifadelerin dikkatlice incelenmesi önemlidir. BIMCO tarafından önerilen güncel maddeler zaman çarteri sözleşmesi için Conwartime ve yolculuk çarter sözleşmesi için Voywar'dur. Ancak Woywar 52-93-2004 gibi bunların önceki versiyonları da halen kullanılmaktadır ve daha birçok madde dolaşımdadır. Konuyu zaman ve yolculuk çarteri sözleşmesi bakımından iki şekilde incelemek gerekir.

c. BIMCO'nun Yolculuk Çarter Sözleşmesi için savaş riski klozu(War Risks Clause for Voyage Chartering Voywar 2013)

BIMCO Woywar 2013'e bakıldığında savaş riski kavramında; *donatan ve kaptanın normal şartlar altında gemi yük, personel ve gemide bulunan diğer kişiler bakımından tehlike yaratacağını tahmin ettikleri makul kararına göre tehlike arzedecek veya daha sonra tehlikeli hale gelebilecek savaş, savaş eylemi, iç savaş veya düşmanlıklar; devrim; isyan; sivil kargaşa; savaş benzeri operasyonlar; mayınların döşenmesi; korsanlık ve/veya şiddetli soygun ve/veya yakalama/ele geçirme eylemleri; terörist eylemleri; düşmanlık veya kötü niyetli zarar verme eylemleri; Herhangi bir kişi, kuruluş, terörist veya siyasi grup veya tanınmış olsun veya olmasın herhangi bir eyalet veya bölgenin hükümeti tarafından (ister tüm gemilere, isterse belirli bayrak veya mülkiyete sahip gemilere veya belirli kargolara veya mürettebata veya başka herhangi bir şekilde uygulanan) ablukalar gibi durumları kapsam içerisine almıştır.⁵¹ Yine aynı klozun (b) fıkrasında, kaptan veya donatanın herhangi bir zamanda, geminin yüklemeye başlamasından önce makul bir kararla yukarıda açıklanan savaş riski durumlarında çarterer bir süre vererek sözleşmeyi fesh edebileceği, veya geminin, kargonun ve personelin maruz kalabileceği bölgeye gitmeyi reddedebileceğini düzenlemiştir. Bununla birlikte, çarter sözleşmesinde yükleme veya boşaltmanın bu sayılan savaş rizikosu taşıyan bölgeler içerisinde yapılacağı kararlaştırılmışsa, donatan, çarterer tarafından farklı bir güvenli limanın seçilmesini isteyebilir ve çarterer 48 saat içerisinde güvenli limanı seçmezse donatanın çarter sözleşmesini fesih edebileceğini düzenlemiştir.⁵²*

51 BIMCO War Risks Clause for Voyage Chartering 2013 (VOYWAR 2013),(https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war_risks_clause_for_voyage_chartering_2013>Erişim Tarihi:09/03/2024).

52 BIMCO War Risks Clause for Voyage Chartering 2013 (VOYWAR 2013),(https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war_risks_clause_for_voyage_chartering_2013>Erişim Tarihi:09/03/2024).

BIMCO Savaş Riskleri Klozları en son 2004 yılında revize edilmiştir. Ancak son zamanlarda mahkemeler tarafından verilen kararlar aradan geçen yıllarda ticari uygulamalarda meydana gelen değişiklikler ve sigortacıların verdiği tepkiler sonucunda hükümlerin ticari ihtiyaçlara uygun kalmasını sağlamak amacıyla gerekli değişikliklerin esasını ve kapsamını belirlemek amacıyla bir inceleme yapılmıştır. Sonuç olarak, Maddeler BIMCO tarafından güncellenmiştir.

Taraflar arasında charter sözleşmesinin imzalanmasından önce veya sonra bir savaş riskinin mevcut olabileceği Conwartime'in aksine, Voywar, yükleme öncesi veya yolculuk başladıktan sonraki duruma odaklanmıştır. Bu yaklaşım, (b) ve (d) bentlerinde belirtildiği üzere güncellenen maddede de sürdürülmektedir.

Tehlike riskinin derecesinin belirlenmesine yönelik (a) bendindeki test, Conwartime hükümlerinde düzenlenmiş olup, tehlike düzeyine göre ölçülecektir. Zaman charteri sözleşmesi hükmünde olduğu gibi, korsanlık artık "şiddet içeren soygun ve/veya yakalama/ele geçirmeyi" içermektedir. Sigorta, ek sigortalar ve ödeme sorumluluğunun taraflara tahsisini kapsayan güncel hükümler (e) bendinde düzenlenmiştir. (g) bendinde üçüncü şahısların alacaklarına ilişkin standart tazminat hükmü eklenmiştir. Bu özellikle "konşimento, irsaliye veya taşıma sözleşmesini kanıtlayan diğer belgeler" anlamına geldiğinden, (c) bendinde konşimento imzalanmasına yapılan atıf (g) bendindeki ifadeyle uyumlu hale getirilmiştir.⁵³

d. BIMCO Zaman Charteri Sözleşmesi Savaş Riski klozu (CONWARTIME 2013)

Zaman charteri sözleşmesi bakımından BIMCO tarafından düzenlenmiş Conwartime klozu bulunmakta ve savaş rizokoları bakımdan donatan ve chartererin savaş ve benzeri durumlarda yükümlülüklerini düzenlemektedir.

Conwartime 2013'e bakıldığında; klozun (b) fıkrası uyarınca zaman charteri sözleşmesi kurulduğu anda var olan ya da sonradan meydana gelmiş bulunan savaş riskleri ile ilgili olarak, donatan ve kaptanın makul kararına (reasonable judgement of master and /or the owners) göre, gemi içerisinde bulunan kargonun, mürettebatın, personelin ve diğer şahısların savaş riskleri ile karşılaşabileceklerini tahmin ettikleri bir liman ya da bölge veya kanala doğru seyretmek veya bu bölge yada kanalın içerindeyse burada kalmak zorunda bırakılamaz. Geminin yukarıda sözü edilen ve ancak

53 BIMCO War Risks Clause for Voyage Chartering 2013 (VOYWAR 2013), (https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war_risks_clause_for_voyage_chartering_2013>Erişim tarihi: 11/03/2024).

buraya girdikten sonra tehlikeli hale gelen veya tehlikeli hale gelebilecek herhangi bir yerde olması halinde, gemi oradan ayrılma özgürlüğüne sahip olacaktır.⁵⁴

Conwartime 2004 klozu Conwartime 2013 klozu ile revise edilmiştir. İki klozun arasındaki en önemli fark tehlikenin seviyesidir. Conwartime 2004 çartererin tehlike seviyesi testini uygulamasını içerir, ancak Conwartime 2013'te tehlike analizinden vazgeçilmiş olup sadece salt bir tehlike riskinin varlığı yeterli kabul edilmiştir. Başka bir deyişle, Conwartime 2004 klozu geminin, ilk önce donatanın yazılı onayı alınmadıkça, herhangi bir limana, yere, bölgeye veya bölgeye (karada veya denizde) veya herhangi bir kanala gitmesi talimatı verilemeyeceği veya bu yerlerden geçmesinin çarterer tarafından istenemeyeceğini düzenlemiş, ayrıca geminin, yükünün, mürettebatının veya gemideki diğer kişilerin, Kaptan ve/veya donatanın makul kararına göre, Savaş Risklerine maruz kalabileceği veya kalma ihtimalinin olduğu (may be, or are likely to be, exposed to wars risk) durumlarda yukarıda belirtilen ve ancak oraya girdikten sonra tehlikeli hale gelen veya tehlikeli olması veya tehlikeli hale gelmesi muhtemel olan herhangi bir yerde bulunuyorsa, oradan ayrılma serbestliğine sahip olacaktır⁵⁵.

Conwartime 2013'teki önemli değişiklikler ve klozun düzenlenmesi, bir korsanlık davası olan *Triton Lark*⁵⁶ davasında korsan saldırısı riskinin ölçülmesi ile ilişkilendirilmiştir. Mahkeme, korsanların saldırı riskinin varlığını belirlemek ve donatanın riskli bölgeye devam etmeyi reddetme hakkına sahip olduğu durumlarda, tehlike seviyesinin derecesine göre “olabilir” ve “olması muhtemel” ifadelerinin anlamına büyük önem vermiştir. Potansiyel belirsizliği ortadan kaldırmak amacıyla, risk bölgesine devam edilip edilmeyeceğine karar vermeye yönelik test Conwartime 2013 klozunda değiştirilmiş ve artık bir bölgenin sadece tehlikeli olup olmadığına dayanmaktadır. Tehlike seviyesinin yüksek olması muhtemeldir ancak belirtilen bir referans noktası, riskin derecesinin ve oluşma olasılığının az ya da çok olup olmadığına ilişkin karmaşık analiz ihtiyacı ortadan kalkmıştır.⁵⁷

54 BIMCO War Risks Clause for Time Chartering 2013 (CONWARTIME 2013), (https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war_risks_clause_for_time_charters_2013>Erişimtarihi:02/03/2024);<(<https://www.ulgener.com/rusyanin-ukraynayı-ısgalının-sozlesmeler-uzerindeki-hukuki-etkileri-savas-ve-yaptirim-klozlari-i45>>erişim tarihi:02/03/2023).

55 War Risk Clause for Time Charters, 2004 (CONWARTIME 2004),(https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/earlier/war_risk_clause_for_time_charters_2004erişim tarihi:25/12/2023).

56 Pacific Basin Ixh Ltd v Bulkhandling Handymax AS (The Triton Lark) [2012] EWHC 70 (Comm)

57 BIMCO War Risks Clause for Time Chartering 2013 (CONWARTIME 2013),(https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war_risks_clause_for_time_charters_2013>Erişim tarihi:02/03/2024).

Klozun içerik ve yapısı, BIMCO Korsanlık Maddelerine göre oluşturulmuştur; burada, sınırlamalar dahilinde, donatanlar bir tehlike alanına veya bölgeye ticaret yapmayı reddedebilir. Bununla birlikte, bu seçenekten feragat edilirse ve gemi sefere devam ederse, chartererler, ortaya çıkan yükümlülüklerden ve gemi ve mürettebatı korumak için donatanlar tarafından alınan önleyici tedbirlerin ek maliyetlerinden sorumlu olacaktır. Bir bölgenin sefere devam edilmesini engelleyen tehlike seviyesinde olup olmadığı, mevcut kanıtlar ve bilgiler ışığında donatanlar tarafından verilecek subjektif bir karar olduğuna dikkat etmek önemlidir.

Uygulamada savaş klozu ile ilgili olarak verilen mahkeme kararları incelendiğinde günümüzde kabul gören görüş ve buna nasıl ulaşıldığı daha sarıh bir şekilde anlaşılacaktır: Mesela Conwartime 2013 klozunun şekillenmesinde örnek alınan *Pacific Basin Ihx Ltd v Bulkhandling Handymax AS (The Triton Lark)* davasında NYPE zaman charteri sözleşmesine Conwartime 93 eklenmişti. Potanyum yükünün taşınması için charterer Hamburgtan Çin'e Suez ve Aden körfezi üzerinden taşınması talimatı vermiştir. Ancak donatan geminin korsanlık riski taşıdığı için Suez ve Aden körfezinden geçmesini reddetmiştir. Onun yerine Cape Town üzerinden geçmiş ve bu da ekstra maaliyet yaratmış, bu maaliyete de chartererin katlanması donatan tarafından beklenmiştir. Davada hakim, "Savaş Riskine Maruz Kalmak" tabirinin "tehlikeli" bir duruma işaret ettiği şeklinde yorumlamıştır. Dolayısıyla, donatan veya kaptan tarafından üzerinde durulması gereken soru, geminin korsanlık saldırılarına maruz kalma ihtimalinin, yani o yerin bu tür bir durum nedeniyle tehlikeli olacağı yönünde gerçek bir ihtimalin olup olmadığıdır.⁵⁸ "maybe or and are likely to be" testi donatan veya kaptan tarafından uygulanması zor karışık bir testtir. Tehlikenin derecesini tespit yerine her olayın ve bölgenin özellikleri ve durumu kendi içerisinde ayrı ayrı değerlendirilmeli ve tehlike varlığının ciddi kanıtları söz konusu ise Conwartime 2013 klozu da sözleşmede eklenmiş ise donatan veya kaptan söz konusu bölgeye gitmeme kararı verebilecektir.

*The Product Star*⁵⁹ davasında yüksek mahkeme (*Court of Appeal*) donatanın, chartererin seçtiği limana gitmeyi reddetmesinin donatanın charter sözleşmesini tanımaması anlamına geleceğini ve aralarında yapılan zaman charteri sözleşmesinde chartererin ticari niyetinin açık olduğunu, chartererin İran -Irak savaşı sırasında Ruwais Bangladesh arası ticaret yapacağını sözleşmede açıkça belirttiğinden bahisle mahkeme haksız yere donatanın

⁵⁸ *Pacific Basin IHX Ltd v Bulkhandling Handymax AS Triton Lark*

⁵⁹ *Abu Dhabi National Tanker Co v Product Star Shipping (The Product Star) (No:2) 1993 Lloyd's Rep. 397.*

Birleşik Arap Emirliklerine seferi reddetmesinin sözleşmenin tanınmaması (*repudiatory breach*) olduğu kararını vermiştir.

Sözleşmenin başlangıcından önce İran ile Irak arasındaki savaş sebebi ile bölgede bulunan bazı gemilere saldırılar olmuşsa da, bunların hiçbirisi Arap Emirlikleri sularında gerçekleşmemiştir. 1987 yılında Nisan ve Ağustos ayları arasında Product Star adlı gemi Ruwais (UAE) ile Bengladeş arasında 4 sefer yapmıştır; bu süre zarfında da bölgede gemilere saldırılar devam etmiştir. Ancak genel olarak geminin karşılaşmakta olduğu riziko seviyesinde herhangi bir değişiklik olmamıştır. Ancak buna rağmen donatan, hem kendilerine hem de kaptana göre tehlikeli olan Ruwais Limanına gitme talimatını yerine getirmeyi kabul etmemişlerdir.⁶⁰

Söz konusu klozun varlığı bakımından risk seviyesinin belirlenmesinde fayda vardır; buna göre sözleşmenin kuruluşu anında donatan bölgenin durumunu bilmektedir ve tehlikeli olarak değerlendirmemiştir. Tehlikeli olarak kabul etmiş olsaydı bu sözleşmeye donatan hiç girmezdi. Sefer talimatının yerine getirilmediği anda ise tehlike durumu incelendiği takdirde, bunun sözleşmenin kuruluş anına göre artmadığı tespit edilmektedir. Donatanın inceleme konusu olan kloza dayanarak bir sefer talimatını reddetme hakkının olabilmesi için sözleşmenin kuruluş anı ile sefer talimatının donatana ulaştığı an arasında tehlike seviyesinin artmış olması gerekmektedir. Yukarıda belirtilen sebeplerden dolayı donatanın yükleme limanına gitmeyi reddetmesi sözleşmeye aykırılık teşkil etmektedir.

*The Evia*⁶¹ Davada yüksek derece mahkemesi savaşın beklenmedik bir olay ("abnormal circumstances") olduğunu kabul ederek çartererin güvenli liman garantisinden dolayı sorumlu olmadığını ve ayrıca gemi sahibinin bilgisi dahilinde geminin savaş bölgesine sefere çıktığına karar vermiştir. *The Eviva* davasında hakimin donatanın bilgisi dahilinde riskli bölgeye gitme kararının çartererin güvenli liman yükümlülüğünü bertaraf edeceğine yönelik kararın bir benzeri de *The Kanchenjunga*⁶² davasında verilmiştir. Çarterer Geminin İran ve Irak hariç, Kharg, Lavan ve Sirri adalarını kapsayan, Basra Körfezi'nin 1/2 güvenli limanı olarak tanımlanan yükleme limanlarından tek sefer talimat vermiştir. Talimat sırasında güvenli bir liman olmayan Kharg Adası'na ham petrol yüklemesi için talimat verilmiştir. Donatan, kaptana güvenli olmayan limana tehlikeye rağmen gitmesi talimatını vermiştir. Daha sonra gemi, hava saldırısı nedeniyle adadan uzakta güvenli bir noktaya ilerlemek zorunda kalmıştır. Donatan,

60 UCAR:s 45

61 1982 ([1982] 2LI LR, 307)

62 *KANCHENJUNGA* [1989] 1LI LR, 354

bunun üzerine çarterlerden güvenli olabilecek başka bir liman seçmesini istemiştir. Ancak çarterer rededmiştir. Hakim Hobhouse, donatanın tehlikenin farkında olduğu halde Kharg Adası'na sefere gitmeyi istemesinin sözleşmedeki güvensiz liman itirazı hakkında vazgeçmiş sayılacağına karar vermiştir.⁶³

4-Sonuç ve Değerlendirme

Yukarıda da ayrıntılı olarak açıklandığı üzere çarter sözleşmelerinde çartererin önemli yükümlülüklerinden biri gemiyi güvenli limanlar arasında sefer talimatı verecekleri yönündedir.⁶⁴ Birçok standart çarter sözleşmesinde çartererin güvenli liman sorumluluğuna ilişkin hükümler bulunmaktadır. Yine İngiliz hukukunda güvenli liman/rıhtım sorumluluğu sözleşmede açık ("express warranty") olarak düzenlenmiş ise çartererin garanti sorumluluğundan bahsedilir. Sözleşmede güvenli liman sorumluluğu hakkında sarih bir hüküm yok ise mahkeme bazı durumlarda güvenli liman garantisini ("implied warranty") uygulayabilir. Bu konuda hem Türk hukukunda hem de İngiliz hukukunda kabul edilmiş genel bir görüş bulunmamaktadır. Her olay kendi başına farklılık göstermektedir. Doktrin ve mahkeme kararlarından çıkarılan sonuç, güvenli liman ve rıhtımın kapsamının, belirli bir limana ancak belirli bir geminin olması gerekenden daha fazla bir denizcilik yeteneği ve gemicilik bilgisi gerektirmeden güvenli bir şekilde ulaşması, işlemini tamamlaması ve ayrılması olarak tanımlanmıştır.⁶⁵ Bir liman, belirli bir geminin, anormal bir durum olmadığı sürece, iyi bir seyrüsefer ile önlenemeyecek bir tehlikeye maruz kalmadan, ilgili zaman diliminde oraya ulaşması, onu kullanması ve oradan geri dönmediği sürece güvenli olmayacaktır. Limanın güvenli olması talimatın verildiği anda değil geminin talimat verilen liman ya da rıhtıma ulaştığı anda aranır. Mesela, talimatın verildiği anda limanda buzlanma vardır ancak gemi oraya vardığı zaman buzlar erimiş olacaktır. Yine mahkeme kararları her olaya göre farklılık gösterse de, çartererin makul önlemleri olsa bile önleyemeyeceği meteoroloji olayları, savaş, terörizm, ayaklanma, politik nedenler, korsan saldırıları gibi durumlar mahkeme tarafından anormal ("abnormal") olarak kabul edilmiş ve çartererin limanın güvensiz olmasından dolayı sorumlu olmadığı kabul edilmiştir. İngiliz mahkeme

63 Unsafe ports - The "Kanchenjunga" (<https://www.ukpandi.com/news-and-resources/briefings/1998/unsafe-ports-the-kanchenjunga/>; Erişim Tarihi: 10/03/2024).

64 <https://www.shipownersclub.com/latest-updates/publications/safe-ports/>; Erişim Tarihi: 08/03/2024; NYPE 2015 (Clause 1):... (b) The Vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and safe places within the following trading limits... as the Charterers shall direct. <https://www.shipownersclub.com/latest-updates/publications/safe-ports/>; Erişim Tarihi: 08/03/2024 Shelltime 4 formu ise, *çartererin geminin güvenli limanlar arasında sefer yapması için gerekli her türlü özeni göstermesi ve tedbirli bir taşıyanın alması gereken her türlü önlemi alması yükümlülüğünün olduğundan bahseder*

65 *The Eastern City* [1958] 2 Lloyd's Rep 127 at p 131.

kararında hakim *The Eviva*⁶⁶ davasındaki karadan esinlenerek limanın güvensiz sayılmasının çartererin saldırıya ilişkin bir risk hakkında bilgisinin bulunup bulunmadığına bağlı olmadığını, saldırı riskinin beklenen olaylar arasına konulamayacağını, limanın geminin seçilen limana varıldığında potansiyel olarak (“*prospectively safe*”) güvenli olmasının arandığını gerilla saldırısının donatanın bu bölgeye daha önce birkaç sefer gerçekleştirdiği ancak son seferinde ancak makul ölçüde dikkatli birinin herkes tarafından öngörülebilecek olaylara dayanarak limanın ileriye dönük olarak güvensiz olduğu sonucuna varması durumunda limanın güvensiz olarak kabul edileceği açıklanmıştır. Buna göre, saldırı riskinin olağanüstü (“*abnormal*”) durum olarak değerlendirilmiş ve çartererin sorumluluğuna gidilmemiştir.

Örneğin, *The Saga Cob*⁶⁷ davasında açıklandığı üzere, gemi Massawa'ya yaklaşık 20 kez sefer gerçekleştirmiş son seferinde gemi, liman girişinden birkaç mil uzakta demirliyen, motorlu teknelerle Eritreli gerillaların saldırısına uğramış ve ciddi hasar görmüştür. Söz konusu davada donatan defalarca isyan bölgesine sefer gerçekleştirmiş ve seçilmiş bölgedeki sıkıntıları bilerek sefere çıkmıştır. Bu durumda çartererin güvenli liman yükümlülüğüne aykırı davrandığı gerekçesi ile sorumluluğundan bahsedilemeyecektir.

Çalışmamın ana konusu olan limanın güvensiz olmasına neden olabilecek durumlardan biri de savaş, terörizm ve savaş benzeri durumlardır. Savaş Riskleri söz konusu olduğunda tarafların yükümlülüklerini ele almayı amaçlayan BIMCO tarafından savaş ve benzeri durumlarda güvenli liman garantisi dahil tarafların yükümlülüklerini düzenleyen ve özellikle savaş bölgesine gidecek gemiler açısından çarter sözleşmelerine savaş riskleri hükümlerinin dahil edilmesi önem arz etmektedir. Bu tür hükümlerin şartları büyük ölçüde farklılık gösterir, bu nedenle gerçek ifadelerin dikkatlice incelenmesi önemlidir. BIMCO tarafından önerilen güncel maddeler Conwartime 2013 ve Voywar 2013'tür. Genel olarak, çarterer güvenli liman yükümlülüğüne uymamasından doğabilecek gemiye gelebilecek fiziki zararlar, extra maliyetlerden, geminin limana girememesinden doğan gecikmelerden, aynı şekilde gecikmelerden doğabilecek ekstra sigorta primlerinden sorumlu olacaktır. Yine yolculuk çarteri bakımından geminin alıkonulma masraflarından da sorumludur.

Savaş süresince birçok limanın güvenlik prosedürlerini uyguladığını varsayarsak ,pratikte, limanın” güvensiz” olup olmadığını belirlemek kolay değildir. Bir gemi sahibi, yeterli gerekçe olmaksızın çartererin emrine

66

67 (*The Saga Cob*) [1992] 2 Lloyd's Rep. 307

uymayı reddederse, çarterer, tazminat talep etme ve sözleşmeyi feshetme hakkına sahip olabilir. Aynı şekilde, donatan tahsis olunanın talimatını takip ederse ve sonuç olarak bir kayıp yaşarsa, gemi sahibi, çartererden tazminat talep etme hakkına sahip olabilir (yine bu durum sözleşme şartlarının yorumlanmasına bağlıdır). Donatan, güvenli olmadığı gerekçesiyle bir limana uğramayı reddetmeden önce durumu dikkatlice analiz etmeli ve gözden geçirmeli ve ayrıca mürettebatın güvenliğini korumak için yeterli güvenlik önlemlerini almalıdır. Mesela *The Product Star*⁶⁸ davasında yüksek mahkeme (*Court of Appeal*) donatanın, çartererin seçtiği limana gitmeyi reddetmesinin donatanın çarter sözleşmesini tanımaması anlamına geleceğini ve aralarında yapılan zaman çarteri sözleşmesinde çartererin ticari niyetinin açık olduğunu, çartererin İran –Irak savaşı sırasında Ruwais Bangladesh arası ticaret yapacağını sözleşmede açıkça belirttiğinden bahisle mahkeme haksız yere donatanın Birleşik Arap Emirliklerine seferi reddetmesinin sözleşmenin tanınmaması (*repudiatory breach*) olduğu kararını vermiştir. Benzer şekilde, *The Evia*⁶⁹ davasında gemi sahibinin bilgisi dahilinde geminin savaş bölgesine sefere çıktığına karar vermiştir. Bu durumun çartererin güvenli liman yükümlülüğünü bertaraf edeceğine hükmetmiştir.

KAYNAKÇA

Kitaplar

BAATZ Yvonne, Maritime Law, 5th ed.informa law 2015.

BAUGHEN, Simon: Shipping Law,8th ed.,Routledge,2023

KANER İnci, Deniz Ticareti Hukuku- I -II (Ders Kitabı) Filiz Kitapevi, İstanbul, 2020.

KARA Hacı, Deniz Ticareti Hukuku, On İki Levha, İstanbul, 2020.

SOYER, Barış/Andrew Tettenborn, Disruptive Technologies, Climate Change and Shipping, Informa Law,2022.

SÖZER Bülent, Deniz Ticareti Hukuku- I (Ders Kitabı), Giriş- Gemi-Donatan ve Navlun Sözleşmeleri, Gözden geçirilmiş 4. bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2017.

UÇAR Ayça, Perils of the seas and Inherent vice in Marine Insurance Law “Routledge; 1st edition (October 29, 2020).

⁶⁸ *Abu Dhabi National Tanker Co v Product Star Shipping (The Product Star) (No:2) 1993 Lloyd's Rep. 397. 69 1982 ([1982] 2LI LR, 307).*

ÜLGENER Fehmi, Çarter Sözleşmeleri I-II Genel Hükümler ve Se-fer Çarter Sözleşmesi, DER Yayınları İstanbul 2017.

YAZICIOĞLU Emine, KENDER / ÇETİNGİL Deniz Ticareti Hukuku, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 15. bası, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2020.

Makaleler

BIMCO Contracts, <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts>, (Erişim Tarihi: 04 Mart 2021).

BIMCO War Risks Clause for Time Chartering 2013 (CONWARTIME 2013), (https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war_risks_clause_for_time_charters_2013>Erişim tarihi:02/03/2024).

BIMCO War Risks Clause for Voyage Chartering 2013 (VOYWAR 2013) (https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war_risks_clause_for_voyage_chartering_2013>Erişim Tarihi:09/03/2024).

Crew of seized Galaxy Leader allowed 'modest' contact with families -shipowner, (<https://www.reuters.com/world/middle-east/crew-seized-galaxy-leader-allowed-modest-contact-with-families-shipowner-2023-12-05/>erişim tarihi:09/03/2023).

Houthi attacks on Red Sea shipping: Charterparty implications, (<https://www.skuld.com/topics/legal/pi-and-defence/houthi-attacks-on-red-sea-shipping-charterparty-implications/>erişim tarihi:13.03.2024). International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) ([https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)Erişim tarihi:22/12/2023).

UCAR, Ayca, " COVID 19'un çarter sözleşmelerinde, çartererin güvenli liman tahsis etme yükümlülüğüne etkileri: limanda gecikmeler(delays at port), sapma (deviation) ve mücbir sebep(force majeure)", 2020 sonrası Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Olası Sorunlar, Vedat kitapçılık, İstanbul, 2020.

ÜLGENER Fehmi, Güvenli Liman ve Rihtim, https://www.ulgener.com/dosya/09.Guvenli_Liman_Ve_Rihtim.pdf. (Erişim Tarihi: 06 Mart 2021). ÜLGENER, Fehmi, Savaş ve Terörizm Deniz Sigortası ve Deniz Ticareti Hukuku Üzerindeki Etkileri, (https://www.ulgener.com/dosya/17.Savas_Ve_Terrorizm_Deniz_Sigortasi_Ve_Deniz_Ticareti_Hukuku_Uzerindeki_Etkileri_2.pdf>erişim tarihi:08/02/2024).

Unsafe ports - The “Kanchenjunga”(<https://www.ukpandi.com/news-and-resources/briefings/1998/unsafe-ports-the-kanchenjunga/>Erişim Tarihi:10/03/2024).

<https://www.shipownersclub.com/latest-updates/publications/safe-ports/>> Erişim Tarihi: 08/03/2024.

War Risk Clause for Time Charters, 2004 (CONWARTIME 2004),(https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimcoclauses/earlier/war_risk_clause_for_time_charters_2004erişim tarihi:25/12/2023).

<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/safeport0908>Erişim Tarihi: 12/03/2024).

War Risk Clause for Time Charters, 2004 (CONWARTIME 2004),(https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/earlier/war_risk_clause_for_time_charters_2004erişim tarihi:25/12/2023).