Covid-19'un Deniz Sözleşmeleri Üzerindeki Etkisi

Küresel Covid-19'un salgını nedeniyle birçok iş insanı, bu durumun mevcut sözleşmeler üzerindeki hukuki sonuçları ve ticari etkisi konusunda endişe duymaktadır. Karşılaşılabilecek esas soru, "mücbir sebep" ve "imkansızlık" durumlarının tanımlanması ve tatbiki olacaktır. Bu koşullar altında, tanımlama ve yorumlamaların netliği şüphesiz çok önemli olacaktır. İşbu makale, muhtelif çarter partilerdeki istisnamaddeleri üzerinden yasal haklarınızı korumanızı sağlamak için sizlere bir fikir vermek amacıyla hazırlanmıştır.Denizcilikle ilgili birçok uyuşmazlığın İngiliz hukukuna göre çözümlendiği ve yorumlanması gerektiği göz önünde bulundurularak Bimco'nun tavsiyelerini temel aldık.

İngiliz Hukuku kapsamındaki mücbir sebep hükümleri açısından, "Mücbir Sebep" in ilgili sözleşmede açıkça tanımlanması şartıyla kabul edilebileceği bilinmektedir. Bu nedenle donatanların, taşıma sözleşmelerini yeniden kontrol etmeleri ve " BIMCO Sefer Çarter Partilere Yönelik Enfeksiyon Oluşturan ve Bulaşıcı Hastalık Klozu 2015'i ve "Zaman Sınırlı Çarter Partilere Yönelik Enfeksiyon Oluşturan ve Bulaşıcı Hastalık Klozu 2015'i " çarter partilere dahil etmeleri şiddetle tavsiye edilmektedir. Aksi takdirde, sözleşmenin ifasını engelleyen öngörülemeyen olaylar olmasına rağmen, sözleşme yükümlülükleri otomatik olarak sona erdirilemeyecektir. Başka bir deyişle, "mücbir sebep" yalnızca zarar gören tarafça ancak buna açıkça izin verilmesi halinde hüküm ifade edecek olup, uygulaması sadece sözleşmede açıkça tanımlanan şekliyle sınırlı olacaktır.

Türk Hukukuna baktığımızda, ancak ifanın imkânsızolduğunun ispatlanabildiği hallerde, sözleşmedeki edim yükümlülüğünden kaçınılabileceğini gözlemliyoruz. Türk kanunlarının herhangi birinde "Mücbir Sebep" tanımı mevcut değildir, bu terim Yargıtay tarafından

Av. Elif KAÇAR, LLM
Hasar Departmanı-Yönetmen
+90 216 545 0300 (D.243)
elif.kacar@turkpandi.com

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

TÜRKP&I

ortaya koyulan emsal kararlar ve doktrin gibi diğer hukuki kaynaklar temel alınarak tanımlanır ve uygulanır. Türk Borçlar Kanunu, sözleşmede açıkça kararlaştırılmadıkça, fesih hükümleri haricindeyükümlülükten otomatik olarak kurtulmaya değil, koşulların yeni duruma uyacak şekilde mahkeme huzurunda revize edilmesine izin vermektedir. Dolayısıyla, bir kez daha, sözleşme sürelerinin revize edilmesinin, bu dönemde karşılaşılabilecek yasal zorlukları önlemenin anahtarı olduğunu vurgulamaktayız.

Son olarak, bu konuyu P&I teminatı kapsamında değerlendirmek gerekirse, pek çok P&I kurallarında karantina ve dezenfeksiyon masrafları dahil olmak üzere gemide bulaşıcı bir hastalığın ortaya çıkmasının doğrudan bir sonucu olarak maruz kalınan masraflar kapsam dahiline alınmaktadır ancak, geminin kiraya verildiği tarihten veya sigortalının veya geminin sigortacının talimatıyla geminin karantinaya alınacağının bilindiği veya sigortacıya göre öngörülebildiği bir limana gitmesi halinde herhangi bir teminat sağlanmayacaktır. Basiretli ve iyi niyetle hareket eden donatanın uygun şartlarda her zaman ilgili risklere karşı teminat altında olacağı iyi bilinmelidir. Bununla birlikte rotanın riskli/karantinaya konu limanlara doğru çevrilmesi halinde, donatanın gerekli tedbirleri almaması ve bildirimlerin zamanında yapılmaması halinde, geçerli herhangi bir kanun veya P&I teminatı koruma sağlamayacaktır.

Emniyetli seferler dileriz!