

Yükün Geç Tesliminden Doğan Hasarlar

Deniz taşımacılığında gecikmeler, istenmeyen/aniden gelişen bir hadise, liman sıkışıklığı, olumsuz hava koşulları, liman çalışanlarının grevleri, gümrük düzenlemeleri ve farklı ülkelerin idari gereklilikleri nedeniyle beklenenden daha uzun sürebilen kargonun geç varışına bağlı olarak piyasa değerinde oluşan azalma yahut fiziksel durumunda meydana gelen zararlardan kaynaklanabilmektedir.



Sorunlar çoğunlukla yükün gecikmesinden/geç varmasından kaynaklanan zararın hangi tarafa ait olacağına karar verilirken ortaya çıkmaktadır. Şüphesiz bu konu, konşimento gibi taşıma belgelerinin hüküm ve koşullarında atıfta bulunulacak olan yürürlükteki kanun ve benzeri düzenlemelerle birlikte değerlendirilmelidir. Bunlar genellikle Avrupa'da Lahey / Lahey-Visby Kuralları, COGSA (Amerika bağlantılı taşımalar için), bazı ülkeler için Hamburg kuralları, diğerleri için ulusal hukuk olabilir. Taşıyanın sorumluluğu, taşıyanın yükleme limanında, taşıma sırasında ve boşaltma limanında mallardan sorumlu olduğu süreyi de kapsayacak şekilde genişletildiğinden, armatörler donatana karşı kusursuz sorumluluk rejimini uygulayan Hamburg Kurallarından mümkün olduğunca kaçınılmalıdır. (Lütfen Madde 4'e bakınız)

Geç teslim taleplerinin sorumluluğunun belirlenmesi açısından, taşıyanın gecikmelerden mutlaka sorumlu olmadığı, kiracıların da bu anlamda her zaman sorumluluk atfı kabil bir pozisyonda olması gerektiği unutulmamalıdır ki bu da bize İngiliz Ticaret Mahkemesi'nin sık sık atıfta bulunulan "The Eternal Bliss [2020] EWHC 2373 (Comm)" davasını hatırlatmaktadır. Yargıç Baker tarafından ele alınmış olan bu davada, Brezilya'dan Çin'e soya fasulyesi taşımak üzere bir sefer charteri sözleşmesine tabi taşımada, gemi boşaltma limanına varmış ancak karada depolama alanının bulunmaması ve sıkışıklık nedeniyle neredeyse bir ay -daha kesin olmak gerekirse 31 gün- demir yerinde beklemiştir. Şaşırtıcı olmayan bir şekilde, yük boşaltıldıktan sonra yükün bozulduğu görülmüş ve bu da gemi sahiplerinin 1,1 milyon ABD doları tutarında bir kargo tazminat talebiyle karşılaşmasına neden olmuştur. Ancak, bu büyük tazminat talebinin karşılanmasının ardından, gemi sahibi kiracılar tarafına rücu etme yoluna gitmiştir. Bu uyuşmazlıkta, kiracıların yükü sözleşmede belirlenen süre içerisinde (Yani astarya) tahliye etmedikleri için charterpartiyi ihlal ettikleri ve dolayısıyla gemi sahibinin bu nedenle uğradığı zararın tazmin edilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.

Armatörlere bir kez daha hatırlatmak isteriz ki, güvenli tarafta olduklarını hissetmek için geminin geçerli sigorta poliçesinin hüküm ve koşullarının söz konusu "Geç teslimat" taleplerini ve/veya "Kargonun varışındaki gecikmeleri" her zaman açıkça kapsamaması gerekir.

İyi ve zamanında teslimatlar dileriz!



Av. Elif KAÇAR, LLM
Hasar Grup Müdürü

+90 850 420 81 36 (D.243)
elif.kacar@turkpandi.com

2008 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi mezuniyeti sonrası, İstanbul Barosu'ndan ruhsatını alarak deniz ticareti alanında meslek hayatına başladı. Akabinde Londra, Kingston Üniversitesi'nde Uluslararası Ticaret Hukuku master programını tamamlayarak, avukatlığa devam etti. Mart, 2016'dan beri Türk P&I hasar departmanında görev yapmaktadır.



TURKP&I