

Interclub Agreement (ICA)-2025 Değişiklikleri

“Interclub Agreement” (ICA), NYPE ve ASBATIME charter partileri kapsamında yük taleplerinin donatanlar ve chartererler arasında paylaşılması için denenmiş ve test edilmiş bir mekanizmadır. Sorunlara getirdiği pratik çözümler hasebiyle daha sonraları diğer zaman charter partilerine doğrudan atıf yoluyla dercedilmeye başlanmıştır. ICA taraflarca kabul edildiğinde, yüke gelen taleplerin etkin ve yeknesak bir şekilde ele alınmasını desteklemek için sözleşmenin bir parçası haline gelmektedir.



“Interclub Agreement” ilk olarak uluslararası grup içerisindeki P&I Kulüpleri tarafından 1970 yılında tanzim edilmiş, ancak uygulamadan doğan ihtiyaçlar doğrultusunda 1984, 1996 ve 2011 yıllarında tadil edilmiş ve son tadilat 14 Temmuz 2025 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir.

ICA 2025'te yapılan güncellemeler, aşağıda da değineceğimiz *Grand Amanda* [2025] davasında da göze çarpan yasal belirsizliği ve ICA'nın paylaşırma mekanizmaları ile ilgili müteakip anlaşmazlıkları azaltmayı amaçlamaktadır.

ICA 2011'in (Temmuz 2025'te değiştirilen) 3(c) ve 4(c) maddelerine aşağıdaki gibi yeni ifadeler eklenmiştir:

Madde 3:

“...(c) İlk talepte bulunan kişi tarafından ileri sürülen talebin savunulması ya da sonuçlandırılması kapsamında, makul ölçüde yapılan **hukuki giderler, Kulüp muhabirlerine ait giderler ve uzman görüşü giderleri, talep başarıyla savunulmuş, geri çekilmiş veya takip edilmemiş olsa bile kapsam dâhilindedir.** Ancak, bu Anlaşma kapsamında talepte bulunmak ya da charter parti uyarınca tazminat talep etmek amacıyla yapılan hiçbir gider, her ne şekilde olursa olsun, bu kapsama dahil değildir.”



Av. Canberk TUYGAN, LLM
Hasar Uzmanı
+90 850 420 81 36 (D.1207)
canberk.tuygan@turkpandi.com

2017 yılında İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olup İstanbul Barosu'ndan ruhsatını alarak özel hukuk alanlarında mesleğini icra etmeye başlamıştır. 2019 yılında Swansea Üniversitesi'nde Uluslararası Ticaret Hukuku ve Deniz Hukuku master programını tamamladıktan sonra deniz ticareti hukuku alanında avukatlığa devam etmiştir. Halen Piri Reis Üniversitesi'nde Deniz Hukuku alanında doktoraına devam etmektedir. Mayıs 2025 tarihinde Türk P&I Hasar Departmanı'na katılmıştır



TURKP&I

Bu yeni ifadeyle birlikte, madde 3(c) uyarınca artık açıkça anlaşılmaktadır ki; hukuki danışmanlık, Kulüp muhabiri ve uzman görüşlerine ilişkin makul masraflar, talep başarıyla savunulsa, geri çekilse ya da devam ettirilmese dahi geri alınabilir niteliktedir. Bu sarıhlik, maliyetlerle ilgili daha fazla uyuşmazlığın önüne geçmeyi amaçladığı için olumlu bir gelişmedir.

Madde 4:

“...(c) Talep usulüne uygun şekilde sonuçlandırılmış veya uzlaşma yoluyla çözümlenmiş ve ödenmiştir. ‘Sonuçlandırılmış’ ifadesi, ancak bununla sınırlı olmamak üzere, bir mahkeme ya da tahkim merci tarafından verilen kararlarla karara bağlanan ya da taraflar arasında dostane şekilde çözülen talepleri de kapsar.”

Madde 4(c)’de yapılan bu güncellemenin saiki, ICA kapsamında paylaşırma yapılabilmesi için “talebin usulüne uygun şekilde sonuçlandırılmış veya uzlaşmayla çözümlenmiş ve ödenmiş olması” ifadesinin taşıdığı belirsizliğe açıklık getirmektir. Orijinal metindeki “sonuçlandırılmış” ibaresinin, mahkeme kararlarını ve tahkim hükümlerini de kapsayacak şekilde anlaşılması amaçlanmıştı. Ancak uygulamada bazı taraflar, bu ifadeyi daha dar yorumlayarak madde 4(c)’nin kapsamını daraltmaya çalışmış ve bu da belirsizliğe yol açmıştır.

Bu duruma yanıt olarak madde 4(c)’ye eklenen yeni ifade, “sonuçlandırılmış” kavramının anlamını netleştirmiş ve bu kapsamda mahkeme kararları ile tahkim hükümleriyle sonuçlanan taleplerin açıkça dahil olduğunu belirtmiştir. Ayrıca, dostane çözüm yoluyla çözümlenen taleplere de atıfta bulunulmuştur. Yapılan bu değişiklik, bir talebin ne zaman “sonuçlandırılmış” sayılıp sayılmayacağı konusundaki belirsizliği büyük ölçüde ortadan kaldırmaktadır.

Belirsizlik en son bu sene içerisindeki Grand Amanda 2025 davasında da tezahür etmiştir. Kısaca özetlemek gerekirse;

- Gemi sahibi ile chartererler, 1 Nisan 2014’te **NYPE 1946 formuna modifiye edilmiş bir zaman charter partisi** akdetmişlerdir.
- Gemi, Güney Amerika’nın Doğu kıyısından (Montevideo, Uruguay & Bahia Blanca, Arjantin) Çin’e “yasal ve zararsız kargolar” taşıyacaktı.
- Montevideo’dan yüklenen yük zamanla *kendiliğinden ısınma (self-heating)* ve küf gibi “*inherent vice* (malın kendi kusuru)” özellikleri gösterdi; Çin’de boşaltıldığında hasar ortaya çıktı.



TURKP&I

- Çin mahkemeleri gemi sahibini sorumlu tuttu, gemi sahibi yük ilgililerine tazminat ödemek zorunda kaldı.
- Gemi sahibi, chartererlerden yükün inherent vice (malın kendi kusuru) nedeniyle ortaya çıkan zararın tazmini için **zımni tazminat (implied indemnity)** talep etti.

Ayrıca, sözleşme ekinde bulunan **Interclub Agreement (ICA)** ile kargo sorumluluklarının paylaşılması tartışıldı. Ancak ICA'nın 4(c) maddesinde, bir karar sonucu tazminini "*properly settled or compromised and paid*" (talebin usulüne uygun şekilde sonuçlandırılmış veya uzlaşmayla çözümlenmiş ve ödenmiş olması) öngören hüküm yüzünden gemi sahibinin durumu ICA kapsamında değerlendirilemeyeceği sonucuna varıldı. Çünkü burada zarar bir Çin mahkemesi kararı ile hüküm altına alınmış, uzlaşmayla ("*settlement / compromise*") değil, yargılamayla sonuçlandırılmıştı.

- Heyet gemi sahiplerinin *implied indemnity* kapsamında zararının tazmin edileceğini öngörse de, tadil edilmemiş ICA 4(c) içeriğindeki "uygun şekilde anlaşmaya varılmış ya da uzlaşma ile ödenmiş" normuna mahkeme kararıyla uyuşmazlık çözümünün dahil olmadığına hükmetmiştir. Yukarıda da bahsedildiği gibi 2025 değişikliği; 4(c) hükmünün sadece taraflar arasında anlaşmaya varılarak uzlaşılan durumları değil, ayrıca mahkeme kararı veya tahkim kararı gibi bağlayıcı yargılamalar sonucu ortaya çıkan kararları da kapsadığını açıkça ihtiva edecek şekilde düzenlenmiştir.

Yeni ICA 2025, 14 Temmuz 2025 tarihinden itibaren yürürlüğe gireceğinden, bu tarihten sonra akdedilen ve ICA'ya atıfta bulunan tüm NYPE ve ASBATIME charter partiler için geçerli olacaktır. ICA'ya yapılan atıf şu şekilde olabilir:

(i) 'ICA 2011 (Temmuz 2025 tarihinde tadil edilmiş şekliyle)',

veya

(ii) 'ICA 1996 veya buna yapılan herhangi bir tadilat' (ICA 1996 or as amended).

Ancak, 14 Temmuz 2025'ten önce akdedilmiş ve yukarıdaki gibi 'ICA 1996 veya buna yapılan herhangi bir tadilat' ifadesini içeren charter partiler bakımından durum biraz daha belirsizdir. Bu gibi durumlarda taraflar, charter partinin doğru şekilde yorumlanmasıyla şu hususu değerlendirmelidir: "As Amended" ifadesiyle,



TURKP&I

- Çarter partinin akdedildiği tarihte yürürlükte olan tadilatların mı kastedildiği (bu durumda 2025 tadilatları geçerli olmaz),
- yoksa yük talebinin ortaya çıktığı tarihte geçerli olan tadilatların mı kastedildiği (bu durumda 2025 tadilatları geçerli olabilir) belirlenmelidir.

Sigortalılarımızın Çarter parti formlarını gözden geçirmeleri ve uygun olduğu durumlarda ICA 2025'e atıf yapacak şekilde güncellemeleri, Mevcut sözleşmelere, gerektiğinde ek protokol (*addendum*) yoluyla yeni ifadeleri dâhil etmeyi değerlendirmeleri, Operasyonel personelin ve hasar yönetiminden sorumlu ekiplerin, güncellenmiş maddeler hakkında bilgi sahibi olmalarını sağlamaları tavsiye olunur.



TURKP&I