

Güverte Üstü Sevkiyatlarda Taşıyıcı'nın Sorumluluğu

Modern çağda yük gemilerinin ticari gerekçeler, taşımaya konu yükün cinsi ve belirli taşımalar için alışlagelmiş yerel veya uluslararası sevkiyat pratikleri gibi nedenlerle güverte üzerinde yük taşınması yapmaları, deniz taşımacılığının vazgeçilmez bir uygulaması haline gelmiştir.



Güverte üstü taşımalarda yükün gemi ambarının muhafaza edici özelliğinden yoksun kalmasının, taşınan yükün zarar görmesi veya tam ziya olması rizikolarını artıran bir faktör olduğu kabul edilmektedir.

Bu konjonktürden en çok etkilenen taraflardan birisi, şüphesiz ki aldığı yükü salimen alıcısına teslim etme sorumluluğu alan taşıyanlar, dolayısı ile gemi armatörleri olmaktadır.

Gemi ambarının muhafaza edici özelliğinden yoksun kalan güverte üstü yükü taşımaları için gemi armatörlerinin olağan yaklaşımı, taşıma sözleşmesine ve konşimentoya "yükün güverte üstünde taşınacağı" ve "güverte üstü yükü ilgili risk(ler)in malı gönderen tarafa (shipper) ait olduğu; taşıyıcının (carrier) yükü ilgili herhangi bir sorumluluğu bulunmadığı" hususlarının açıkça yazılmasıdır. Bunun yanı sıra, Hague-Visby yük konvansiyonunun tanımlar bölümünün I.(c) maddesi ile güverte üstü yükler Hague-Visby kuralları kapsamı dışında bırakılmasına rağmen; konşimentoya ve taşıma sözleşmesine Hague-Visby kurallarının güverte üstü yükler için de geçerli olacağına not edilmesi, bu tür durumlarda sık karşılaşılan bir uygulama olmaktadır. Böylece güverte üstü taşımaların sorumluluk dağılımı için konşimentoda yazılı ve refere edilme suretiyle geçerli olan hükümler üzerinden daha kolay mutabakat sağlanabilmekte ve olası anlaşmazlık hallerinde sözleşme metninin mahkemeler tarafından nasıl yorumlanacağı daha kolay kestirilebilmektedir. Bu uygulamanın getirdiği diğer bir avantaj, uluslararası yük konvansiyonlarına tabi olmayan taşımalara, taşıyıcının savunma haklarının kısıtlanıyor ya da kaldırılıyor olması nedeni ile, yük teminatı vermediğini kural kitabında belirten bazı P&I sigorta şirketlerinin olası bir hasarı, ilgili taşımanın uluslararası yük konvansiyonuna tabi olmadığından kuvertür dışında kaldığı gerekçesi ile red etmesine de engel olmasıdır.

Taşıyıcıya güverte üstü yükün göndericisinin (shipper) yanı sıra yükün alıcısı, gemi kiracısı ve hatta güverte üstü yükün taşındığı seferde taşınan güverte altı yükün sahipleri tarafından da güverte üstü yükü ilgili sorumluluk atfedilme ihtimali olduğundan, taşıyıcının kendi menfaatini koruyan taşıma sözleşmeleri kurduğundan emin olarak, güverte üstü yüke dair sorumluluğunu sağlıklı bir şekilde sınırladığından ya da kaldırdığından emin olması gerekmektedir.

Taşıyıcının konşimento üzerinde mutabık kalınan savunmalardan yararlanabilmesi için kesinlikle göz önünde bulundurulması gereken diğer bir şart, taşıma öncesinde ve taşıma sırasındaki uygulamaların taşıma şartlarına aykırı bir durum meydana getirmesine izin verilmemesidir.



Umut CAN

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 216 545 0300 (D.231)

+90 530 391 11 49

umut.can@turkpandi.com

İstanbul Teknik Üniversitesi Matematik Mühendisliği bölümünden mezun olduktan sonra nakliyat ve denizcilik riskleri sigortaları alanındaki çalışmalarına 2005 yılında Anadolu Sigorta'da başlayan Umut Can, kariyerini Aon ve Omni'de sigorta ve reasürans brokeri olarak devam ettirmiş, 2014 yılında Türk P&I Sigorta'ya katılmıştır. Sektörel yayınlarda sigorta konulu makaleleri bulunan Umut'un Underwriter olarak sorumluluğu, şirketin iş kabul esaslarının ve tarifelerinin belirlenmesi, bu esasların uygulamaya konulması, ve trete reasürans anlaşmalarının oluşturularak etkin bir şekilde işletilmesidir.



TURKP&I

Örneğin güverte üzerinde taşınmaya müsait olmayan bir yükün güverte üzerinde taşınmasına “nasılsa Shipper’in riskinde” diye düşünerek armatörün göz yumması, taşıyıcının yükü gemide “düzgün ve dikkatli olarak istiflemesi” sorumluluğunun bir ihlali olarak görülebilir. (bknz. Hague-Visby kurallarının III.2. maddesi).

Taşıma sözleşmelerinde güverte üstü yükün lashing sorumluluğu kiracıya bırakılmaktadır ve bırakılması tavsiye de edilir, ancak Taşıyan lashing işlemlerinin profesyonel bir firma tarafından yapılmasını şart koşturmalı, gemi personeli lashing işlemlerini yakından denetlemeli ve uygunsuzluk varsa armatöre yapılan lashing işleminin güvenilir olmadığını raporlamalıdır. Lashing’i güvenilir olmayan güverte üstü yük kesinlikle kabul edilip sefere kalkılmamalıdır. Her ne kadar lashing işlemi shipper ya da kiracı sorumluluğunda olsa da, yapılan işlemlerde bir uygunsuzluk bariz bir şekilde ortadaysa ve gemi/taşıyan müdahale etmediyse meydana gelen kayıptan Taşıyan da sorumlu olur. Lashing işlemlerinin tamamlanmasına müteakip Taşıyan mutlaka Lashing sertifikasının bir kopyasını almalıdır.

Keza güverte altı konşimento düzenlenen bir yükün güverte üstünde taşınması ve bu yükün zarar görmesi, taşıyıcının ciddi bir tazminat sorumluluğu ile karşı karşıya kalmasına neden olabilir. Taşıma sözleşmesinin şartlarının bilerek ve isteyerek aksine hareket edilecek bu tür bir taşıma, Owner’s P&I sigortasının da teminatı dışında kalacağından; taşıyıcının böyle bir durumda sorumluluğunu sigortalatmak için opsiyonları, P&I sigortacısını ya bu özel durumu da teminata dahil edecek şekilde ikna etmesi - ki bu çoğu zaman mümkün değildir - veya konşimentoda güverte altında taşınacağı not edilen yükün güverte üstünde taşınması durumunda armatörün sorumluluğunu teminat altına alan ilave sigorta teminatı satın alması olacaktır. Bu teminat, bazı sigortacılar tarafından Shipowners Liability (SOL) sigortası başlığı altında sunulabildiği gibi, sigortacıların istisnai teminatlar (fringe covers) ürün grupları altında farklı isimlerle de sunulmaktadır.

Hangi tehlikeler ile karşılaşılacağı, bu tehlikelere karşı hangi eğitimlerin alınacağı ve hangi prosedürlerin uygulanacağı bilindiği halde yaşanan hadiselerin sayısının hala azalmaması emniyetli çalışma kültürünün benimsenmemesinin ve uygulamadaki yetersizliğin belirtisidir. Birçok donatan, emniyetli çalışma kültürünü benimsemiş ve deniz endüstrisinde öncü olmuşlardır. Dileğimiz bu gibi gerekli özeni gösteren teknik donanıma sahip donatanların sayısının gün geçtikçe artmasıdır.

Benzer şekilde geminin stabilitesini bozacak şekilde güverte üstü yük alınması, gemi klasının ve sertifikalarının güverte üstü taşımalara cevaz vermemesi;

taşıyıcının, gemiyi denize elverişli olarak tutma sorumluluğunu yerine getirmediği bahanesiyle taşıma sözleşmesinin temelden bir ihlali olarak algılanabilir ve taşıyıcının güverte üzerindeki yüklerle ilgili sorumluluktan feragat etme haklarını zedeleyebilir. Taşıyan, gemisini sefer başlangıcında ve sefer başlangıcından önce denize elverişli tutmak zorundadır. (Bknz Hague-Visby III.1.(a) maddesi).

Güverte üstü yük taşımalarında, tıpkı olağan güverte altı taşımalarda olduğu gibi, dikkat edilmesi gereken diğer bir husus, konşimentonun tabi olduğu taşıma şartlarının, taşıyıcıya hangi hallerde ve ne miktarda sorumluluğunu kısıtlama imkanı verip vermediğidir. Bu hususların öngörülebilir olması faydalı olsa da; yük ilgilisi pratikte, taşıyan aleyhine getireceği kargo hasar taleplerinde taşıyan lehine olan bu sınırlamaları göz önüne almayı; kaybının tamamını talep eder ve konu talep hukuki sürece taşındığında yargıç, taşıyanın bu sorumluluk istisnaları ve/veya sorumluluğunu sınırlandırması talepleri üzerinde yük ilgisinin itirazlarını da göz önüne alarak hükmünü verir.

Hague, Hague Visby ve Hamburg kuralları gibi yük konvansiyonlarının armatöre/taşıyana sunduğu bu tür savunma ve limitasyon imkanları, aynı kuralların farklı maddelerinde belirtilen hususların gerçekleşmesi halinde kadük hale gelebilmekte ve limitasyondan yararlanılamamaktadır. Örneğin Hague-Visby IV.5.e. maddesi, taşıyıcının zarara neden olabileceğinin bilincinde olarak, sorumsuzluk olarak değerlendirilebilecek hata veya atlamalar neticesinde ve zarara neden olmayı kasten hedefleyerek yapacağı hata ve atlamalar neticesinde meydana gelebilecek zararların tazmini için söz konusu taşıma kurallarının sorumluluk sınırlama hükümlerinin kullanılmasını engellemektedir.

Sigorta açısından bakıldığında; bazı fix prim esaslı P&I sigortacıları güverte üstü taşınan yükler için ya dolaylı olarak kargo kuvertürü sağlamamakta ya da yukarıda sayılan yük konvansiyonları tarafından sağlanan paket başına veya ağırlık üzerinden sorumluluk sınırlama limitleri ile kuvertürlerini sigortalı armatöre karşı sınırlandırabilmektedirler (örn. Hague Visby konvansiyonu parça başına 667 SDR). Bu durumun farkında olmayan armatörler, güverte üstü yük hasarı neticesinde yükün fatura değeri kadar garanti mektubu istenilmesi ve sigortacının talebi red edip ancak parça başı sorumluluk limitleri kadar garanti vereceğini bildirmesi ile büyük bir finansal kayıpla karşı karşıya kalabilmektedirler.

Sigortacı seçiminde prim karşılaştırmasından ziyade sigortacıların sağladığı teminat farkları ve satır aralarında kalan bu tip nüansların yanı sıra, güverte üstü yük taşımalarında yukarıda anılan önlemlerin göz önünde bulundurulmasını her zaman tavsiye etmekteyiz.

