

DÖKME YÜK GEMİLERİNDE KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

Global tedarik zincirinde COVID-19 ve muhtelif diğer sebeplerden kaynaklı çalkantılar, konteyner taşımacılığında da farklı çözüm arayışlarına neden olmaktadır. Bunlardan birisi de, konteynerlerin dökme yük gemilerinde taşınmasıdır.



Denizyolu taşımacılığındaki esaslardan birisi, taşıyanın taşımaya konu olacak gemisini denize elverişli bulundurma zorunluluğudur. Deniz elverişlilik kavramından kastedilen genel esaslar ise, geminin sefer sırasında karşılaşılabileceği olan rizikolara karşı salimen seferini devam ettirebilecek olması, ve bu süreçte taşınması amaçlanan yüke de hanel getirmemesidir. Dolayısı ile dökme yük gemisi ile konteyner taşımalarında dikkat edilmesi gereken belki de en önemli husus “denize elverişlilik” olmaktadır.

Bu kavram kira sözleşmesi seçimine göre farklı şekillerde ifade edilebilir olmak ile beraber, en sık karşılaşılan tanımlardan birisi Lahey-Visby Kuralları'nın 3.1 başlığında yer almaktadır.

“The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to make the ship seaworthy, properly man, equip, and supply the ship, make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.”

Benzeri sorumluluk rejimlerinin de taşıyana genel olarak bu konuda sorumluluk atfettiği göz önüne alınır ise, armatörün konteyner taşımalarını hangi esaslara göre reddedip reddedemeyeceğini ele almak faydalı olabilir.

Burada dikkate alınması ilk husus, kira sözleşmesinde yapılacak ticaretin ve istisani yüklerin tanımıdır. Mesela, geminin dökme yük gemisi olduğu ve geminin dökme yüke müsait olacak şekilde uygun olduğuna dair kira sözleşmesinde yapılacak tanımlar, armatörün, konteyner taşımalarına karşı kiracıya savunma yapmasına imkan sağlayabilir.

Ayrıca, dökme yük gemilerinin aslen idari ve klas izinlerinin de konteyner taşınması için alınmış olması gerekir ki, bu da geminin konteyner taşınması için zaten modifiye edilmiş olması anlamına gelecektir. Dolayısı ile bu mealde doküman veya modifikasyon eksikliği olan dökme yük gemilerinin de, denize elverişli olmadıklarını bahane ederek konteyner taşımalarından kaçınma argümanı yaratılabilecektir.

Bununla birlikte taşıyanın Lahey-Visby kurallarının, “yükün, güverte üstünde taşınacağına taşıma sözleşmesine açıkça belirtilmesi” ve “yükün de bu durumda güverte üstünde taşınması” hallerinin istisnai durum yaratacağının farkında olmasında fayda vardır. Çünkü bu istisna, taşıyanı Lahey-Visby Kuralları'nın 4 no.lu başlığında belirtilen savunma imkanından yoksun bırakacaktır. Diğer



Umut Can
Teknik Müdür

+90 850 420 81 36 (D.231)
umut.can@turkpandi.com

Istanbul 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

tarafından Lahey-Visby kuralları güverte yüküne uygulanmayacağı için taşıyanın güverte yükünün kaybindan kaynaklı ve taşıyanın ihmali / geminin denize elverişsizliğine atfedilebilecek zararları istisna etme hakkı doğacaktır.

Her halükarda, taşıyanın konşimento ve kira sözleşmelerine, taşıyanın ihmali ve geminin denize elverişsizliği ile ilgili belirgin maddeler koymaları faydalı olacaktır, böylece bu tür hususlara atfedilebilecek riskler, taşıyandan kiracıya transfer edilecektir.

Bir dökme yük gemisinin konteyner taşımacılığına müsait hale getirilmesi çok aşamalı bir işlem olup, yüke müsait hacimlerin dikkatlice gözden geçirilmesini, yük emniyet aranjmanlarının konteynerler için tekrar ele alınmasını, geminin yapısal dayanıklılığının güncel ölçümünü, ve konteyner taşımaları için gerekli verinin kargo güvenlik kılavuzuna eklenmesini gerektirecektir. Ayrıca geminin yükleme yazılımının da konteyner taşımacılığına dair uyumluluğun sağlanması gerekecektir. Yapılan bütün bu revizyonların, aynı zamanda geminin tabi olduğu bayrak idaresi ve klas kuruluşu tarafından da onaylanması gerekecektir.

Bütün bu prosedürler geminin denize elverişliliği için hayati önemde olmasına rağmen, gemi mürettebatının da konteyner taşıyan gemiler için yeterli yükseklikte tecrübeye sahip olması önemlidir. Buradaki yeterlilikten kasıt, mürettebatın konteynerde taşınan yükün nitelikleri hakkında güvenlik amaçlı bilgi sahibi olması, lashing uygulamaları ve kontrolünde bilinçli ve emniyetli hareket etmesi, CSM uygulamaları ve yük yazılımını etkin şekilde kullanabilmesi olmaktadır.