

Kurtarma Sözleşmeleri ve SCOPIC

Bazı deniz hadiseleri karmaşık ve çetrefillidir ve bunlar genellikle ani ve beklenmedik şekilde gerçekleştiklerinden hızlı kararların alınmasını gerektirir. Bu nedenle, donatanlar, olası bir acil durum karşısında koordineli, hızlı ve etkili bir şekilde müdahale etmeyi sağlayacak acil durum planlarını önceden hazırlamalı ve gemi personelinin bu planlara intibakını sağlamalıdır.

Bu yazıda denizde karşılaşılabilecek önemli konulardan biri olan kurtarmadan bahsedeceğiz.



Kurtarma Nedir?

Bir deniz kazası veya batma hadisesi sonrasında geminin, mürettebatının ve yükünün kurtarılması için yapılan eyleme "kurtarma" denir. Kurtarma hadisesinde aşağıdaki unsurların varlığı aranır;

❖ Deniz tehlikesinin varlığı, örneğin;

- Geminin alabora olması
- Batma
- Çatma / çatışma
- Karaya oturma
- Yangın
- Makine arızası
- Ağır hava koşulları

- Kurtarma hizmetinin mevcut bir görev veya sözleşme tahtında değil gönüllü olarak verilmesi

- Kurtarma hizmetinin kısmen veya tamamen başarılı olması

Kurtarma girişiminde resmi bir sözleşme yapılması illa ki gerekli değildir. Zira buradaki varsayım gemisinin ve yükünün kaybı tehlikesi ile karşı karşıya kalan basiretli bir donatanın, zaman yukarıda sayılan durumların müzakeresine izin vermemiş olsa bile, önerilen kurtarma koşullarını kabul edeceğidir. Başka bir deyişle kurtarma, gemiyi ve yükü bir tehlikeden kurtarmak için gönüllü olarak yardım eden üçüncü tarafın talebidir. Ancak yine de donatan yardım teklifini reddetme hakkına sahiptir ve kendi seçtiği profesyonel bir kurtarmacıyla anlaşma yapabilir.



Burcu Berrak

Hasar Müdürü

+90 850 420 81 36 (D. 240)
burcu.berrak@turkpandi.com

Burcu Berrak 2000 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümünden mezun oldu. Üniversite öğrenimi sırasında 3 yıl süre ile Bora Denizcilik'te gemi kiralama departmanında stajyer / post fixture olarak çalışmıştır. Mezuniyeti sonrasında 2000 yılında Borusan Lojistik'te deniz nakliye uzmanı olarak kariyerine önce lojistik sektöründe konteyner ve açık yük nakliyesi alanında başladı. 2001 yılında Hollanda menşeli Frans Maas Uluslararası Lojistik firmasında deniz nakliye sorumlusu olarak çalıştı. 2003 yılında uluslararası P&I Kulüplerin Türkiye'de muhabirliğini yapan Omur Marine Ltd. firmasında hasar uzmanı olarak çalışmaya başladı. 11 yıl süre ile bu firmada her türlü denizcilik hasarları ile ilgilendi. Ocak 2014 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine hasar müdürü olarak katıldı.



TURKPS&I

Kurtarma durumu gemisi tehlikede olan donatanın kurtaranın kurtarma teklifini kabul etmesiyle başlar ve bu kapsamda, düzenleme sözleşmeye bağlıdır. Yani kurtarma sözleşmesi önceden belirlenmiş bir ücreti olan hizmetler için yapılan sözleşme değildir. Bunun yerine hizmetin tamamlanmasının ardından kurtarana ödenecek olan ödüle ilişkin bir mahkeme veya hakemin aşağıdakileri dikkate alarak bir karar vermesini gerektirir:

- Kurtarma girişiminin başarısının derecesi
- Kurtarılan malın (gemi, yük, eşya v.s.) değeri
- Çevrenin korunması için makul çabaların sarf edilip edilmediği
- Kurtarma esnasında kurtaranın karşılaştığı potansiyel tehlikelerin derecesi
- Kurtarma işinin tamamlanması için verilen zamana uyulup uyulmadığı
- Deniz ve hava koşulları
- Etrafta başka alternatif kurtarmacı olup olmadığı
- Kurtarılan geminin kurtarılmazsa başına gelebilecekler
- Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi'nin (1989) (International Salvage Convention 1989) ilgili bölümlerinde listelenen tüm maddeler

❖ Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi'nin (1989) Önemli 2 maddesi

• Madde 13 – Kurtarma Ödülü

Kurtarma ödülü hem gemi hem de taşınan yükün ilgilileri tarafından kurtarılan değerle orantılı olarak ödenir ve sırasıyla H&M ve yük sigortacıları olan mal sigortacıları tarafından sigortalanır. Önemli bir ilke, ödül miktarının geminin ve diğer mülkün kurtarılmış değerini geçemeyeceğidir. Eğer kurtarılan bir değer yoksa ödeme de yoktur. “no cure no pay” prensibi. Bu madde kurtaranların enkazı kısmen kurtarmasına rağmen ödülün tamamını talep etmesini önlemek için uygulanır.

• Madde 14 – Özel Tazminat

Özellikle petrol taşımacılığının artmasından sonra deniz kazalarının çevre felaketine de yol açmalarıyla “no cure no pay” prensibinin etkisizliğinin farkına varılmıştır. Bu madde, öncelikle çevresel zararı önlemek için kurtarılacak bir mülk kalmazsa dahi kurtaranlara ödeme yapmakla ilgilidir. Özel tazminat talep etmek için, geminin kendisinin veya yükünün çevreye zarar verme tehdidinde olduğu da ispatlanmalıdır.

Ancak bu madde bazı belirsizliklere yol açmıştır. Şöyle ki;

- Çevre zararı tehdidi olmayan açık denizdeki bir gemiyi kurtarmak için müdahale edildiğinde tazminat ödenmemesi kurtaranların bakış açısından tatmin edici değildi.
- Kurtaranların göreceli olarak düşük bir kirlilik riski veya nispeten az bir kirlenme durumunda dahi çevreye yönelik tehdidin ne derece korunduğuna bakılmaksızın 14. Maddeyi uygulamak için yeterli görmeleri nedeniyle gemi sahipleri ve P&I sigortacıları özel tazminat ödeme yükümlülüğü durumlarıyla beklenenden daha sık karşılaşmaya başladılar.
- Özel tazminat taleplerinin değerlendirilmesinde ve kurtarana hizmeti karşılığında ödenecek olan “adil oran” miktarının belirlenmesindeki belirsizlikten tüm taraflar da rahatsızdı.

❖ SCOPIC Şartı (Special Compensation P&I Club Clause)

Yukarıda bahsedilen belirsizlikler üzerine SCOPIC maddesi, Kurtarma Sözleşmesi (1989)'nin 14. Maddesine alternatif bir araç olarak 1999 yılında kabul edildi.

Temelde, SCOPIC, gerçekleştirilen kurtarma hizmetleri ve kurtaranın operasyondaki masrafları için tazminat olarak tarife üzerinden bir ücretin belirlenmesi ilkesine dayanır. Yani SCOPIC maddesi kurtarana ödenecek olan özel tazminatın belirleme yöntemidir. Eğer bu madde LOF sözleşmesine dahil edilirse kurtaran bu durumda 14. Madde hükmünü talep edemez ve ücret SCOPIC tahtında belirlenir. Bu maddenin sözleşmeye dahil edilmesinden sonra yapılan hizmetler SCOPIC tarife üzerinden değerlendirilmeye başlar ve bu andan önce yapılan hizmetler 13. Madde kapsamında değerlendirilir.

❖ Lloyd's Açık Formu (LOF)

Resmi olarak "Lloyd'un Standart Kurtarma Anlaşması Formu" olan ve genel olarak LOF olarak anılan Lloyd's Açık Formu, kurtarma operasyonlarında kullanılan önemli bir sözleşmedir. Resmi başlangıcı 1908 yılı olan ve Lloyd's of London tarafından yayınlanan bu form standarttır ve kurtarma işi için belirli bir toplam belirtmediği için "açık - open" olarak adlandırılır. Nitekim yukarıda da bahsettiğimiz gibi "kurtarma" bir hizmet sözleşmesi değildir ve "ödül" ümidiyle bir hizmet sağlama anlaşmasıdır ve "fayda yoksa ödeme yok" (no cure no pay) prensibiyle çalışır.

Zaman ilerledikçe değişen koşullar ve gelişen hassasiyetler dikkate alınarak çalışmalar yapılmış ve formun 2000 yılında daha sade yeni versiyonu yayınlanmıştır. Şu anda LOF 2020 kullanılmaktadır ve sözleşme İngiliz Hukukuna tabidir.

Yüzyıllar boyunca kurtaranların birincil rolü gemi ve yükünü kurtarmaktır. Ancak günümüzde kurtarma operasyonunda kurtaranın en önemli görevi (hayat kurtarmanın ötesinde) çevresel zararın önlenmesidir.

❖ H&M ve P&I Sigortacıların Kurtarmadaki Rollerini

H&M sigortacıları, kurtarma sürecini takip ederler, çünkü genellikle gemi sahiplerini tazmin etmekten sorumlu onlar olacaktır. Sorumluluk (P&I) sigortacılarının sorumluluğu kurtarma esnasında üçüncü şahıslar tarafından donatana karşı ileri sürülebilecek potansiyel taleplerin varlığında ortaya çıkacaktır. (örneğin, çevre kirliliği). Hadise bir kurtarma durumuysa, sorumlu olan H&M sigortacısıyken, hadisenin enkaza dönmesi durumunda, enkazın kaldırılmasının maliyetinden sorumlu olacak olan P&I sigortacısıdır.

SCOPIC klozunun derç edildiği sözleşmelerde, gemi sahipleri veya P & I sigortacıları 2 iş günü içinde 3 milyon dolarlık teminat sağlamalıdır. Eğer teminat tutarı gemi ilgilileri tarafından çok yüksek veya kurtaran tarafından çok düşük olarak değerlendirilmişse, miktar daha sonra da kararlaştırılabilir. Teminat mektubunun belirtilen süre içerisinde kurtarana verilememesi durumunda kurtaran SCOPIC'ten çekilme ve kurtarma operasyonuna LOF tahtında SCOPIC anlaşması yapılmamış gibi devam etme hakkına sahiptir.

Burada donatanlar bakımından bir uyarıda bulunmak isteriz. P&I sigortacıları primlerin ödenmemesi, teminat kurallarının ihlali veya başka ihlaller v.s. nedenlerle kurtarana sunulacak olan teminat mektubunu vermeyi reddedebilir. Neticede SCOPIC maddesi donatanların yükümlülüğüdür ve sorumluluk sigortacısının şart ve hükümlerine tabiidir.

Maalesef kazalar her zaman başkalarının başına gelmez, donatanlara tavsiyemiz olası durumlara karşı her zaman hazır ve hazırlıklı olmalarıdır.