

KORONAVİRÜS (COVID-19) SALGINININ YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ VE NAKLİYAT SİGORTALARINA ETKİSİ

07/04/2020

Dünya Sağlık Örgütü tarafından salgın hastalık olarak ilan edilmesi akabinde tüm dünyada bir pandemik olarak kabul gören COVID-19 salgını, çeşitli seyahat yasaklarını ve ulaşımda aksaklıkları beraberinde getirerek Türkiye’de ve tüm dünyada üretim, lojistik ve uluslararası tedarik zincirinde önemli aksaklıklara neden olmuştur.

Seyahat güzergâhlarında yaşanan duraksamalar, karantina uygulamaları ve iş gücü kesintileri nakliyecilerin taşıma işleri için belirlenen transit sürelerle riayet etmelerini zorlaştırmış ve taşıma sözleşmelerinin ifasını güçleştirmiştir. Diğer bir yandan, salgının mücbir sebep arz edip etmediği yönündeki tartışmalar, bu olağanüstü dönemde nakliyecinin salgın döneminde vuku bulan gecikmelerden ve emtia hasarlarından sorumlu tutulup tutulamayacağı yönündeki tartışmalarını da beraberinde getirmiştir.

Birçok hukuk sisteminde salgının bir mücbir sebep hali olarak nitelendirildiği görülmektedir. Örneğin Çin Uluslararası Ticaretin Teşviki Konseyi (CCPIT), salgından etkilenen tacirleri olası yaptırımlardan korumak amacıyla force majeure sertifikaları (force majeure certificate¹) düzenlemeye başlamıştır.

Ancak virüs salgınının bir mücbir sebep olarak değerlendirilmesi anılan taşıma sözleşmesinin tabi olduğu hukuk sistemine göre belirlenmelidir. İngiliz hukukuna tabi taşıma sözleşmelerinde taşıma sözleşmesinde açık ve özel bir mücbir sebep düzenlemesi bulunmadığı takdirde, boyutu ve etkisi ne olursa olsun bir ifa engelinin mücbir sebep olarak nitelendirilmesi mümkün değildir. Bunun için taşıma sözleşmesinde “*force majeure*” düzenlemesi bulunması ve bu düzenleme içerisinde de salgın, karantina gibi hallerin açıkça mücbir sebep olarak zikredilmiş olması gerekir. Aksi takdirde COVID 19 salgını İngiliz hukukuna tabi taşıma sözleşmeleri bakımından bir mücbir sebep hali teşkil etmeyecektir. Taşıma sözleşmesinin İngiliz Hukukuna tabi olması tarafların sorumluluklarını önemli ölçüde etkileyecektir.

A- COVID – 19 SALGINI NEDENİYLE HASAR BİLDİRİM VE HUKUKİ İŞLEM YAPMA (İCRA TAKİBİ, DAVA, TAHKİM) SÜRELERİNİN “DURDURDUĞU” SÖYLENEBİLİR Mİ?

Bilindiği üzere taşıyanla yük ilgisi arasında çıkan uyuşmazlıklarda, çok kısa ihbar ve hukuki işlem yapma (icra takibi başlatma, dava açma, tahkim başlatma) süreleri belirlenmiştir. Uygulamada, bu sürelerle riayet edilmemesinden kaynaklı çok önemli hak kayıpları olduğu gözlemlenmektedir. Adliyelerin çok kısıtlı hizmet vermesi, taşıma sözleşmesi süjelerinin ve hukukçuların bu salgın nedeniyle gerekli işlemleri yapmasının çok da kolay olmadığı aşikardır. Tüm bu sorunları görmezden gelmeyen Kanun Koyucu da çok yerinde bir kararla 23.03.2020 tarihinde 7226 sayılı kanunu çıkarmıştır. Bu kanunun “Geçici 1. Maddesi a bendi”

“ Covid-19 salgın hastalığının ülkemizde görülmüş olması sebebiyle yargı alanındaki hak kayıplarının önlenmesi amacıyla; dava açma, icra takibi başlatma, başvuru, şikâyet, itiraz, **ihbar**, **bildirim**, ibraz ve zamanaşımı süreleri, **hak düşürücü süreler** ve zorunlu idari başvuru süreleri de dâhil

¹ http://en.ccpit.org/info/info_40288117668b3d9b01711b60896d07e4.html

olmak üzere **bir hakkın doğumu, kullanımı veya sona ermesine ilişkin tüm süreler** ... ve bu kapsamda hâkim tarafından tayin edilen süreler ile arabuluculuk ve uzlaştırma kurumlarındaki süreler **13/3/2020 (bu tarih dâhil) tarihinden, 30/4/2020 (bu tarih dâhil) tarihine kadar durur.** ”

düzenlemesini getirmiştir. Hiç şüphesiz ki, kanunun açık hükmüne göre “zamanaşımı” ve “hak düşürücü” süreler 13.03.2020 tarihinden, 30.04.2020 tarihine kadar durmuştur.

| HUKUKİ İŞLEM YAPMA SÜRELERİ | | |
|------------------------------|---|-------------------------------------|
| TAŞIMA MODU | SÜRE | DAYANAK |
| ULUSLARARASI KARA TAŞIMALARI | _Bu anlaşma gereğince yapılan taşımalardan doğacak davaların bir yıl içinde açılması gerekir. Ancak, bilerek kötü hareket veya mahkeme tarafından bilerek kötü hareket olarak kabul edilen kusurlarda, bu süre üç yıldır | <i>CMR md 32</i> |
| YURTİÇİ KARA TAŞIMALARI | <ul style="list-style-type: none">Bu Kitap hükümlerine tabi taşımalarda, yolcunun bir kaza sonucu ölmesi veya bedensel bütünlüğü zedeleyen bir zarara uğraması hâlinde istem hakları on yılda; diğer zararlarda ise bir yılda zamanaşımına uğrar | <i>TTK md. 855</i> |
| HAVA TAŞIMALARI | <ul style="list-style-type: none">Eğer bir dava, varış yerine ulaşma tarihinden ya da hava aracının ulaşmış olması gereken ya da taşımanın durdurulduğu tarihten itibaren hesaplanan iki (2) yıllık bir süreç içerisinde açılmazsa, hasara dair haklar geçersiz olacaktır. | <i>Montreal Konvansiyonu md. 35</i> |
| DENİZ TAŞIMALARI | <ul style="list-style-type: none">Eşyanın zıyaı veya hasarı ile geç tesliminden dolayı taşıyana karşı her türlü tazminat istem hakkı, bir yıl içinde yargı yoluna başvurulmadığı takdirde düşer. | <i>TTK md. 1188</i> |

Bu kapsamda yukarıdaki tabloda belirtilen bu dönemi de içine alan hak düşümü ve zamanaşımı süreleri 49 gün süreyle durmuştur. Yani, kanunda/konvansiyonda belirlenen sürelerle 49 gün eklenecektir. Ancak önemle belirtmek isteriz ki, torba kanunun aynı maddesinin devamında durma süresinin başlangıcı itibariyle (13.03.2020), bitimine 15 günden az bir süre kalan işlemler (27.03.2020 tarihine kadar zamanaşımına, hak düşüme uğrayacak olan alacaklar) için durma süresinin sonuna (30.04.2020) 15 gün eklenmiştir. Yani bu süre diliminde hukuki işlem yapmak zorunda olan ilgililerin bu işlemleri açma süresi, durma süresinden sonra 15 gün daha uzatılmıştır.

Bilindiği gibi, tüm taşıma ilişkilerinde ilgili taşıma moduna göre, taşıma sürecinde meydana gelen hasar, zıya veya gecikmeler bakımından mevzuatta öngörülen ihbarların yapılması son derece önemlidir. Bu bildirimlerin yapılmaması, ispat külfeti ve hatta hak kaybı bakımından çok önemli neticeler doğurur. Söz konusu bildirim süreleri aşağıdaki gibidir:

| HASAR BİLDİRİM SÜRELERİ | | |
|------------------------------|--|------------------------------|
| TAŞIMA MODU | SÜRE | DAYANAK |
| ULUSLARARASI KARA TAŞIMALARI | <ul style="list-style-type: none"> Hasar, zarar ve ziyanın açıkça görülebildiği hallerde <u>teslim anında;</u> Diğer hallerde ise <u>teslimi takip eden yedi gün içerisinde</u> (pazar günleri ve resmi tatiller hariç) yazılı olarak; Gecikme halinde ise <u>alıcının kullanımına verildiği tarihten sonraki yirmi bir (21) gün içinde;</u> | CMR md 30 |
| YURTIÇİ KARA TAŞIMALARI | <ul style="list-style-type: none"> Hasar, zarar ve ziyanın açıkça görülebildiği hallerde <u>en geç teslim anına kadar;</u> Diğer hallerde ise <u>teslimden sonraki yedi gün içerisinde;</u> Gecikme halinde ise <u>teslimden itibaren yirmi bir (21) gün içinde;</u> | TTK md. 889 |
| HAVA TAŞIMALARI | <ul style="list-style-type: none"> teslim almaya yetkili şahıs hasarın fark edilmesinden sonra <u>derhal;</u> <u>kontrol edilen bagajlar bakımından teslim tarihinden itibaren yedi (7) gün içerisinde;</u> <u>kargolar bakımından teslim tarihinden itibaren on dört (14) gün içerisinde;</u> Gecikme halinde ise bagaj ya da kargonun <u>alıcının kullanımına verilmiş olması gereken tarihten itibaren yirmi bir (21) gün içerisinde;</u> | Montreal Konvansiyonu md. 31 |
| DENİZ TAŞIMALARI | <ul style="list-style-type: none"> Ziya ve hasarın açıkça görülebildiği hallerde <u>en geç gönderilene teslim anında yazılı olarak;</u> Diğer hallerde eşyanın gönderilene teslim tarihinden itibaren <u>aralıksız olarak hesaplanacak üç gün içinde;</u> Gecikme halinde ise, <u>gönderilene teslim tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak altmış (60) gün içinde;</u> | TTK md. 1185 |

Peki salgın döneminde vuku bulan hasar ve gecikmeler bakımından ilgili mevzuatta öngörülen bildirim sürelerine riayet edilmeye devam edilmesi gerekir mi?

İlgili yasa hükmü *bildirim sürelerini* de kapsam içerisine aldığından kural olarak bildirim sürelerinin de durması gerekeceği söylenebilir. Ne var ki anılan düzenlemenin amacı salgın nedeniyle bir takım yasal işlemlerin gerçekleştirilmesinin fiilen imkânsız hale gelmesi karşısında hak kaybının önüne geçilmesidir. Hal bu iken salgının etkisi sürüyor olmasına rağmen bir şekilde taşıma sürecinin tamamlanması ve emtianın gönderilen tarafından teslim alınması halinde gönderilenin bildirim yükümlülüğünün sırf ilgili yasa hükmü nedeniyle ertelenmesi 7226 sayılı Kanunun yukarıda izah edilen amacı (*ratio legis*) ile çelişebilecektir. Bu nedenle bildirim sürelerinin her bir olay özelinde ayrıca değerlendirilmesi gerekmektedir. Ayrıca, zaten çok kısa olan bu ihbar sürelerinin “durma süresi” içinde başlayıp biteceğiz – en azından kahir ekseriyeti için kuvvetle muhtemel olduğundan, acaba geçici maddesinin devamında bahsedilen, bitme süresinden sonraki ek 15 günlük süreden de faydalanılabilecek midir sorusu da akla gelebilecektir. Bu sorulara yargının bir cevap vereceği kuşkusuzdur, ancak, şayet imkan varsa, yük ilgililerinin mevzuatta belirtilen sürelerle uymaya çalışması, ileride olabilecek hukuki tartışmaların önüne geçilebilmesi açısından uygun olacaktır. Burada,

özellikle, taşıma sürecinin devam ettiği ve yükün gönderilene teslim edildiği her bir somut olayda kısmi ziya ve hasar için yapılacak bildirimlerin karine etkisi gözetilerek, yapılmaya devam edilebileceği düşünülebilir.

B- COVID 19 SALGINININ KARA VE HAVAYOLU TAŞIMALARINA ETKİSİ

➤ COVID 19 SALGINI “ÖNGÖRÜLEMİYEN HAL” OLARAK KABUL EDİLMELİ MİDİR?

COVID – 19 salgını sebebiyle özellikle risk arz eden bölgelere kısmi ve tam seyahat yasakları getirilmiş, gümrük işlemleri yavaşlatılmıştır. Çin Karayolu Taşıma Birliği (*China Road Transport Association*) verilerine göre Çin Halk Cumhuriyetinde salgının başından bu yana karayolu üzerinden gerçekleştirilen yolcu taşımacılığının 52.4 % oranında, yük taşımacılığının ise 24.8 % oranında düşüş göstermiş olması bunun en çarpıcı örneğidir ².

Peki, taşıyıcı COVID-19 salgını döneminde meydana gelen hasar ve gecikmelerden sorumlu tutulabilir mi? Uluslararası Kara Taşımaları bakımından uygulama alanı bulan CMR Konvansiyonunun 17/2. maddesi gereği, *taşıyıcı öngöremeyeceği ya da önlemesine imkân bulunmayan kayıp, hasar veya gecikmelerden sorumlu tutulamaz*. Yurt içi kara taşımaları bakımından uygulama alanı bulan Türk Ticaret Kanununda da benzer bir düzenleme bulunmakta olup; TTK'nun 876. maddesi uyarınca *ziya, hasar ve gecikme, taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmişse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur*. Bu durumda kural olarak taşıyıcının öngöremeyeceği bu salgından ileri gelen gecikme ve hasarlardan sorumlu tutulması mümkün değildir.

Ancak bu sorumsuzluk halinin geniş yorumlanmaması, diğer bir ifade ile COVID - 19 salgınının istisnasız her emtia hasarı ve gecikme bakımından “öngörülemeyen hal” olarak kabul edilmemesi gerekir. Zira salgın hastalığın taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıracı olması için taşıyıcının *en yüksek özeni göstermesi ve en ileri tedbirleri alması halinde dahi hasar ya da gecikmenin önüne geçemeyecek olması, durumun herhangi bir şekilde taşıyıcı atfedilememesi gerekir*. Bu durum taşıyıcının sorumluluğunun bir kusursuz sorumluluk hali olmasa dahi, ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olmasından ileri gelmektedir. Hal bu iken taşıyıcı frigorifik araç ile gerçekleştirdiği uluslararası kara taşımalarında taşıma rotası üzerinde bulunan gümrük idarelerinde yaşanan yavaşlamalardan ve aksaklıklardan kaynaklanan gecikme zararlarından sorumlu tutulamayacakken, bu gecikme zarfında frigorifik zincirin kırılmasından doğan emtia hasarlarından sorumlu olmaya devam edecektir. Zira taşıyıcının soğuk zincirin kırılmasını engellemek için soğutma sistemini çalışır halde muhafaza etmek gibi emtianın hasara uğramasına mani olacak gerekli tedbirleri alma yükümlülüğü, taşımanın herhangi bir nedenle gecikmesi veya aksaması halinde de geçerliliğini korumaya devam etmektedir.

Bu kapsamda hava taşımaları bakımından özel bir değerlendirme yapılması gerekir. Zira hava taşımalarında taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran haller Montreal Konvansiyonunun 18. maddesinde sınırlı sayıda sayılmıştır. İlgili maddenin (d) bendinde *“kargonun girişi, çıkışı ya da geçişi ile bağlantılı olarak gerçekleştirilen kamu otoritesi faaliyetleri”* taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran istisnai hallerden sayılmıştır. Bu durumda idarelerin kararı ile havaalanlarının kapanması, taşıma rotası üzerinde karantina uygulanması gibi sebeplerle taşıma sürecinin aksamasından kaynaklanan gecikme ve hasarlardan taşıyıcının sorumlu tutulması mümkün değildir. Burada, sorumluluktan kurtulmada temel aranacak husus COVID-19 salgını ile

² <https://www.iru.org/resources/newsroom/covid-19-chinas-response-keep-road-transport-moving>

meydana gelen hasar veya zayi arasında İLLİYET BAĞI olması ve bunda ilgilinin kusurlu hareket etmemesidir. İlliyet bağı hukuki olarak kurulduğunda, taşıyıcı/taşıyan sorumluluktan kurtulabilecek; aksi takdirde tek başına sorumluluktan kurtulma sebebi olmayacaktır.

➤ **TAŞIMANIN SALGIN SEBEBİYLE “İMKÂNSIZ” HALE GELMESİ HALİNDE YÜK İLGİLİSİNDEN TALİMAT ALINMASI GEREKİR Mİ?**

CMR Konvansiyonunun 14. maddesi uyarınca taşıyıcının taşıma işini sevk mektubunda öngörülen koşullara uygun olarak yerine getirmesi bir sebeple imkânsız hale gelir ise, taşıyıcı yük üzerinde tasarruf etme hakkına sahip olan yük ilgisinden talimat istemekle yükümlüdür. Benzer bir düzenleme TTK'nun 869. maddesinde de yer almaktadır. Buna göre, taşıma sürecinin COVID – 19 salgını nedeniyle aksaması halinde taşıyıcı **gecikmeksizin yük üzerinde menfaat sahibi olan yük ilgisine durum hakkında bildirimde bulunmalı ve durum ile ilgili talimat istemelidir.**

Taşıyıcının yük üzerinde menfaat sahibi yük ilgisinden talimat alamaması ya da talimat almasının mümkün olmaması halinde **taşıyıcı tasarruf hakkı sahibinin menfaatine en uygun düşecek tedbirleri almakla** yükümlüdür. Taşıyıcı bu kapsamda taşınan emtianın muhafazası için saklama sözleşmeleri akdedebilir, emtiayı boşaltabilir, bir başka araca aktarabilir, satabilir hatta imha edebilir. Taşıyıcı bu faaliyetlerinden ötürü yük ilgilisi tarafından sorumlu tutulamayacağı gibi yük ilgisinin menfaatlerine uygun düştüğü ölçüde bu kapsamda yaptığı masrafları da talep edebilecektir.

Salgın sürecinde alınan tedbirlerin güzel bir örneği Türkiye, İran ve Irak arasında gerçekleştirilen karayolu taşımalarında gözlemlenmiştir. Türkiye İran sınırından araç geçişlerinin yasaklanması üzerine sınırda bulunan tampon bölgede sürücü ya da römork değişikliği yapılmaya başlanmıştır. Benzer bir durum Türkiye – Irak sınırında da gözlemlenmektedir. Normal şartlar altında taşıyıcının şoför değişikliği ve mutat olmayan araç değişikliği yapması yükümlülüğünün ihlali olarak nitelendirilebilecek iken, taşıyıcının yukarıda izah edilen çerçevede aldığı bu gibi tedbirler nedeniyle sorumlu tutulması mümkün değildir.

C- COVID-19 SALGINI, DENİZ YOLU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNİ NASIL ETKİLER?

TTK'nın 1179. maddesinde, taşıyanın veya adamlarının kastından veya ihmalden doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan taşıyanın sorumlu olmadığı düzenlenmiştir. Korona salgınının, ani, beklenmedik ve öngörülemez olduğu kabul edildiğinde; taşıyanın kastından veya ihmalden de söz edilemeyebilecektir. Ayrıca TTK m.1182/1-b hükmünde “resmi makamların emirleri veya karantina sınırlamaları”, taşıyanın kusursuzluk ve uygun illiyet bağı karinelerinden yararlandığı hallerden sayılmıştır. Bu çerçevede, TTK m.1179 ve m.1182/1-b hükümleri uyarınca taşıyan, yükün ziyayı veya hasarından sorumlu tutulamayacaktır. Ancak zararın oluşmasında taşıyana atfedilebilecek bir kusur varsa taşıyan, kusuru sebebiyle oluşan zarardan sorumlu olacaktır.

Covid-19 salgını, tüm sözleşmeleri olduğu gibi taşıma sözleşmelerini (çarter partileri) de hiç kuşkusuz etkilemektedir. Bu husustaki değerlendirmeler, sözleşmenin uygulanacağı hukuka göre değişiklik gösterecektir. Örneğin İngiliz Hukuku'nda mücbir

sebebe, yalnızca ilgili sözleşmede açıkça tanımlanmış ise kabul edilebilmektedir. Yani sözleşmede mücbir sebebe ilişkin hüküm bulunmalı ve bu hükümde salgın hastalık, mücbir sebepler arasında sayılmış olmalıdır. Bu sebeple, BIMCO'nun donatan firmalara charter partileri yeniden düzenlenmesi tavsiyesinde bulunduğu bilinmektedir. Aksi halde söz konusu salgın, tarafların sözleşmesel yükümlülüklerini sora erdirmeyecektir. Örneğin taşıma sözleşmelerinde sıkça atıf yapılan Gencon 94 standart metninde, “salgın hastalık ve karantina“ durumuna ilişkin bir düzenleme bulunmadığı görülmektedir. Gencon 94'ün standart metninde General Strike, War Risks ve General Ice klostları dışında mücbir sebep sayılabilecek bir husus düzenlenmemiştir.

Türk hukuku bakımından ise bir sözleşmede mücbir sebebe ilişkin bir düzenleme olmasa bile, şartları varsa TBK'nın 136 – 138 md arasındaki uygulanma ihtimali olacaktır. Başka bir deyişle, salgın nedeniyle sözleşmesinin ifası tamamen imkansız hale geldiyse TBK md. 136, kısmen imkansız hale geldiyse TBK md. 137 uygulanacaktır. Eğer, sözleşmenin ifası tamamen veya kısmen imkansız hale gelmediyse ancak Covid 19 nedeniyle taraflar için aşırı ifa güçlüğü meydana gelmiş ise bu durumda TBK md. 138 hükmü uygulanacaktır. Türk Hukuku kapsamında Covid-19 salgınının sözleşmelere etkisine ilişkin detaylı bilgileri ofisimizce yayınlanan “10 Soruda Covid-19'un Sözleşmelere Etkisi”³ isimli bilgi notundan ulaşabilirsiniz. Bu kapsamda, Türk hukukuna tabi bir taşıma sözleşmesinde, Covid-19 salgını sebebiyle tarafların yükümlülüklerinin nasıl etkileneceğinin her somut olay bakımından BK, TTK hükümleri ve taraflar arasındaki sözleşme hükümlerine göre değerlendirilmesi gerekecektir.

Peki deniz yolu taşıma sözleşmeleri, Covid-19 salgını sebebiyle feshedilebilir mi? Deniz yoluyla yapılan taşımalar bakımından taraflara taşıma sözleşmesini fesih hakkı veren haller TTK md.1218'de düzenlenmiştir. TTK md.1218/1'e göre; sözleşme gereğince taşınacak olan eşyanın tamamının yükleme limanından ihracının veya varma limanına ithalinin yahut transit geçişinin yasaklanması gibi bir kamu tasarrufu yüzünden sözleşmenin ifasının engellenmiş olması her iki tarafa herhangi bir tazminat vermekle yükümlü olmaksızın sözleşmeyi feshedebilme hakkı vermektedir. Buradan hareketle, örneğin Çin'e yapılan ithalat-ihracatların salgın hastalık veya karantina sebebiyle bir kamu otoritesi tarafından yasaklanması halinde tarafların bir tazminat vermekle yükümlü olmaksızın sözleşmeyi feshedebilmesinin mümkün olduğu düşünülebilir. Zira, maddede açık bir biçimde salgın yazmasa da ihraç veya ithal edilen eşyanın yahut transit geçişinin yasaklanması gibi bir kamu tasarrufuna, Covid - 19 nedeniyle herhangi bir ülkeden gemi ile taşınan emtianın ithalinin kamu otoritesi tarafından yasaklanması örnek olabilir. Özetle, maddede yer alan “gibi” ifadesi kanun koyucunun amacının maddede sayılan hallerle sınırlı olmadığını ve benzer hallerinde maddenin kapsamında yer alacağını göstermektedir. Maddede açıkça belirtilmiş, limanların abluka altına alınması haline benzer bir durum olan Covid - 19 nedeniyle limanların tedbir amaçlı kapatılmasının da bu kapsamda değerlendirilmesi mümkündür.

Burada belirtmek gerekir ki; normal şartlarda gemi yüklemeden sonra yola çıkıp tahliye limanına vardığında fesih her iki taraf için de çok uygun olmamaktadır. Şöyle ki; taşıyan yüklediği emtiayı tahliye limanına kadar taşımış ve navluna hak kazanmış, taşıtan da ticari işi için taşıdığı emtianın tahliye limanında teslimini beklemektedir. Ancak, Covid - 19 gibi salgın hastalıklar nedeniyle eğer makul bir süre içerisinde bir

³ [Tilegal “10 Soruda Covid-19'un sözleşmelere etkisi” Bilgi Notu](#)

çözüm sağlanamıyor ise sözleşmenin amacının kaybolduğu durumlarda tarafların elinde TTK md. 1218'in işletilerek fesih opsiyonunun düşünülmesi önemlidir. Bununla birlikte, yolculuk başladıktan sonra sözleşmenin ifası engellenmiş ise TTK md. 1218/2 gereğince fesih hakkının kullanılması için 1 ay boyunca engelin kalkmasının beklenmesi gerekmektedir.

Sözleşmenin yolculuk başladıktan sonra TTK md. 1211'e göre navlun sözleşmesinin feshi halinde dahi kaptanın TTK md. 1112'de yer alan yükle ilgililerin menfaatini korumaya devam etme zorunluluğu vardır. Kaptanın bu durumda yükle ilgili zararın önüne geçilmesi veya azaltılması için yük ilgililerinden talimat alması ve talimat alamadığı takdirde de yükü korumak için kendi takdirine göre hareket etmesi gerekmektedir. Bu kapsamda, kaptan acil hallerde talimat bile almadan durumun gereğine göre emtiayı varna limanına taşıtmak veya eşyanın güvenli bir yerde depo edilmesini veya uygun fiyatla satılmasını sağlamak zorundadır.

➤ DENİZ YOLU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ COVID - 19 NEDENİ İLE KAYNAKLANAN GECİKME DURUMUNDA NASIL ETKİLENİR ?

TTK md. 1222'ye göre " yolculuğun öngörülenler dışında tabii olay veya umulmayan diğer bir hal yüzünden başlamadan veya başladıktan sonra gecikmesi, tarafların hak ve yükümlülüklerini değiştirmez; meğerki, bu gecikme yüzünden sözleşmenin belli amacı kaybolmuş olsun. Bununla beraber, umulmayan halden kaynaklanan ve mevcut şartlara göre uzunca bir zaman süreceği anlaşılan gecikmelerde, taşıtan, gemiye yüklenmiş olan eşyayı rizikosu ve gideri kendisine ait olmak ve zamanında tekrar yüklemek şartıyla yeterli ve uygun bir teminat göstererek boşaltmaya yetkilidir. Yine, taşıtan yüklemenin yeniden yapılmaması halinde navlunun tamamını ödemek ve boşaltmanın sebep olduğu zararları tazmin etmek zorundadır. Kısacası, temel prensip salgın gibi umulmayan hallerde sadece gecikme nedeniyle fesih hakkının olmadığıdır. Ancak, bu gecikme nedeni ile sözleşmenin amacı kaybolduysa yani sözleşme artık katlanılamaz bir hal aldıysa fesih imkanı doğabilir.

➤ COVID-19 SALGINI SEBEBİYLE GEMİNİN SÜRESİNDE YÜKLENEMEMESİ/TAHLİYE EDİLEMEMESİ DURUMUNDA TAŞIYAN DEMURAJ ÜCRETİ TALEP EDEBİLİR Mİ?

Covid-19 salgını, her ne kadar ticari hayatı oldukça yavaşlatmış olsa da gemi seferleri, yükleme ve tahliye işlemleri devam etmektedir. Bu durumda karşılaşılan sorunlardan birini de karantina veya salgın hastalık sebebiyle limanın yükleme/tahliyeye elverişli olmaması durumunda geçen süreler sebebiyle demuraj ücretinin doğup doğmayacağı oluşturmaktadır.

Bilindiği üzere, serbest sürenin başlaması için öncelikle geminin usulüne uygun bir hazırlık bildirimini (NOR) vermiş olması ve demuraj talep edebilmek için yüklemenin/tahliyenin serbest süre içerisinde tamamlanamamış olması gerekmektedir. Peki, geminin Covid-19 salgını sebebiyle limana kabul edilmemesi veya karantina durumlarında, serbest süre ve demuraj işleyebilir mi? Bu sürelerin başlayabilmesi için öncelikle geminin hukuken veya fiilen hazır hale olması ve COVID 19 açısından özellikle serbest pratika (free pratique) alması gerekir. NOR'un geçerli olması ve sürelerin işleyebilmesi serbest pratikanın gerekli olmaması için tarafların,

aralarındaki taşıma sözleşmesinde bu kapsamda bir düzenleme yapıp yapmadığı incelenmelidir.

Uygulamada farklı kurumların hazırladığı matbu çarter partiler kullanılmakta ve recaplerle hükümleri taraflarca her somut olaya göre değiştirilebilmektedir. COVID-19'un demuraja etkisi bakımından önemi olacak iki yeknesak taşıma sözleşmesinin ilgili maddelerine aşağıda atıf yapılacaktır ;

- i. Gencon 94'ün 6. maddesinde ve 110. satırında; geminin, "serbest pratika" düzenlenip düzenlenmediğine bakılmaksızın NOR verebileceği düzenlenmiştir. Bu durumda, sürenin başlaması için serbest pratika alınması gerekmediğinden, yanaşılacak limanın uygun olmadığı veya gemide salgın hastalık bulunduğu durumlarda dahi gemi NOR verebilecek ve serbest süre başlayacak ve devamında demurajın işlemesine neden olacaktır. Bu nedenle, salgın hastalıkların da dahil olduğu ayrı bir mücbir sebep klozu içermeyen Gencon 94'e atıf yapılan taşımalarda bu hususa özellikle dikkat edilmesi gerekmektedir.
- ii. Özellikle petrol taşımalarında sıkça kullanılan BPVOY (BP Voyage Charterparty) sözleşmesinden örnek vermek gerekirse; 6. maddesinde 270 – 276 satırları arasında serbest pratika verilmeden geçerli bir NOR verilmiş sayılmayacağı belirtilmiştir. NOR verildikten 6 saat sonra serbest pratika belgesi alınırsa bu durumda NOR geçerli hale gelecektir. NOR verilmesine rağmen 6 saat içerisinde serbest pratika alınmadığı durumlarda kaptana bir protesto mektubu gönderme imkanı tanınmıştır ancak yine de serbest pratika alınmadan NOR işlemeye başlamayacaktır. Burada özellikle belirtmek gerekir ki; 972 – 977 satırları arasında özel bir karantina hükmü de yer almakta olup, bu klozda geminin gideceği limanda karantina tedbirlerinin alındığının taşıtan tarafından gemi yola çıkmadan önce biliniyor olması halinde serbest süre ve demurajın işlemeye başlayacağı ancak bu durumun yola çıktıktan sonra ortaya çıkması halinde taşıtanın karantina tedbirlerinden dolayı gecikmeden sorumlu olmayacakları da düzenlenmiştir.

Bu çerçevede, salgın hastalık konusunun mücbir sebepler kısmında ayrı bir şekilde çarter parti ya da recap de düzenlenmesi ve yine demuraj ile ilgili hususlarda da salgın hallerine ilişkin özel düzenlemelerin yer alması gerekmektedir. Örnek olarak BIMCO'nun Ebola salgını döneminde düzenlenmiş Çarter partiler için Enfeksiyöz ve Bulaşıcı Hastalıklar Klozu bulunmaktadır ve halen geçerliliğini devam ettirmektedir.⁴ Söz konusu değerlendirmelerimiz, genel değerlendirmeler içermekte olup her çarter partiye ve tabi olduğu hukuka göre değişiklik göstereceğinden her bir olay bakımından ayrı inceleme ve değerlendirme yapılması gerektiğini önemle belirtmek isteriz.

➤ COVID-19 SEBEBİYLE TAŞIYAN, ROTADA VEYA LİMANDA DEĞİŞİKLİK YAPABİLİR Mİ?

Covid-19 sebebiyle taşıyanın farklı bir limana yanaşması veya rota değiştirmesinin mümkün olup olmadığı, uygulanacak hukuka göre değişiklik göstermektedir. Türk Hukuku bakımından değerlendirecek olursak; TTK md. 1178 uyarınca taşıyan, eşyayı navlun sözleşmesinde belirtilen limanda teslim etmekle yükümlüdür. Rota değiştirilmesi durumunda değişikliğin haklı olup olmadığı değerlendirilmesi gerekmektedir.

⁴ https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/infectious_or_contagious_diseases_clause_for_voyage_charter_parties_2015

TTK md.1113/1 uyarınca, umulmayan bir hal sebebiyle kaptan, durumun gereklerine ve uygulamaya zorunlu olduğu talimata göre sefere başka bir rota üzerinden devam edebilir, ara verebilir veya kalkma limanına geri dönebilir. Bu durumda, Covid-19 salgını, bu maddede belirtilen “umulmayan bir hal” olarak değerlendirilebilirse taşıyanın rotada değişiklik yapabileceği sonucuna varılabilir. Ancak unutulmamalıdır ki bu durum da, her somut olayın şartlarına göre incelenmeli ve ayrı değerlendirilmelidir.

Rotadan sapmanın haklı sayıldığı diğer bir hal ise TTK'nun 1220. maddesinde düzenlenmiş olan denizde can ve mal kurtarma halidir. TTK'nun 1220. maddesi aynı zamanda “diğer haklı bir sebeple” rotadan sapma şeklinde bir kategori içermektedir ki Covid-19 salgını da bu kapsamda sayılabilecektir. Ayrıca taraflar, navlun sözleşmesine veya konşimentoya koyacakları bir hükümlerle, taşıyana rotadan sapma yetkisi verebilirler ki bu durumda da rota değişikliği, haklı sapma olarak değerlendirilecektir. Bu kapsamda, gemiden birinin hastalanması durumunda da rotadan sapmanın can kurtarma kapsamında değerlendirilmesi mümkün olabilir.

➤ COVID-19 SALGINI SEBEBİYLE GEMİNİN SORUMLULUK SİGORTACISI OLAN P&I KULÜBÜ DEVREYE GİREBİLİR Mİ?

Covid-19 salgını tüm dünyayı etkisi altına almaya devam ederken deniz yoluyla gerçekleşen taşımacılar da bu süreçte devam etmekte olup; bu durumda Covid-19 salgın hastalığının P&I Kulüpleri tarafından da yakın takip edildiği açıktır. Bu kapsamda, geminin P&I Kulübünün hangi aşamada devreye gireceği ve ne tür masrafları karşılayıp karşılamayacağı sorunu ortaya çıkmaktadır. Şöyle ki; her şeyden önce donatanın TTK md. 932 gereği gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde hazır tutması, yüklemeye başlamadan önce ve seyir süresince Covid-19 salgını ile ilgili gerekli tüm hazırlıkları yapmış olması gerekmektedir. Örneğin, donatanın rotasını riskli/karantinaya alınmış bir limana çevirmesi veya sigortacısının kendisine daha önce almasını bildirdiği önlemleri almayarak hasarın doğmasına sebebiyet vermesi gibi hallerde P&I Kulübü, meydana gelen hasarı kuvvetle muhtemel teminat kapsamına almayacaktır.

Covid-19 salgını ile ilgili olarak birçok P&I Kulübü, üyelerine Covid-19'un etkileri ve bu konuda Kulüp kapsamının işleyişi hakkında sirküler hazırlamışlardır. Bu metinlerde, gemi adamlarının çalışma süresi boyunca Covid-19 salgını nedeniyle hasta olması veya mürettebat üyesinin ölmesi neticesinde katlanılan masraf ve yükümlülüklerin teminat kapsamında olduğunu, bu salgının diğer tüm mürettebat hastalıkları veya ölüm sebepleriyle aynı şekilde ele alındığını, Covid-19 salgını ile ilgili gemi mürettebatında meydana gelen hastalıkların ya da ölümlerin kapsam dışında tutulmasının söz konusu olmayacağı belirtilmiştir.

Covid-19 salgını sebebiyle geminin karantina düzenine tabi tutulması ihtimalinde ise, Covid-19 salgının gemideki mürettebatı etkilemesi sonucu ortaya çıkan ek masrafların, herhangi bir karantina döneminde geminin net giderlerinin ve işletme maliyetlerinin, geminin temizlik maliyetlerinin ve bu salgın sebebiyle meydana gelen diğer giderlerin sigortalı gemideki salgının doğrudan bir sonucu olarak ortaya çıkması koşuluyla karşılanacağını da belirtmişlerdir.

D- COVID 19 SALGINI SÜRECİNDE DOĞAN HASAR TALEPLERİ NAKLİYAT EMTEA SİGORTASI TEMİNATI KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLEBİLİR Mİ?

Her ne kadar hukukumuzda sözleşme serbestisi prensibi geçerli olsa da, sigorta sözleşmeleri bakımından mutlak bir sözleşme serbestisinin varlığından söz etmek mümkün değildir. Zira sigorta sözleşmelerinin Hazine Müsteşarlığı tarafından belirlenen sigorta genel şartlarına ve Türk Ticaret Kanununun emredici hükümlerine uygun olması gerekir. Kalan hususlarda sıklıkla Enstitü Yük Klozlarına atıfta bulunduğu görülmektedir. Bunlar “*özel şart*” niteliğindedir, poliçede her zaman aksi kararlaştırılabilir. Sigorta poliçesi ile sağlanan teminatın kapsamı olay bazında değişkenlik göstereceğinden, COVID – 19 salgını sürecinde doğan gecikme ve hasar taleplerinin sigorta teminatı kapsamında kalıp kalmadığı hususunda mutlak bir kaniya varmak, poliçeyle ek teminat verilip verilmediğini incelemekten mümkün değildir. Her bir sigorta poliçesinin içeriği ve kapsamının olay bazında özel olarak değerlendirilmesi gerekir.

Emtia Nakliyat Sigortası Genel Şartları özel olarak salgın rizikosuna değinmemekte ancak malların sevk ve naklinde gecikme ve karantina kaynaklı talepleri teminat dışı bırakmaktadır. Bu durumda salgından kaynaklanan emtia hasarlarının sigorta kuvertüründe değerlendirilmesi mümkün olmasına rağmen gecikme kaynaklı hasarlar teminat dışı sayılabilecektir. Karantina kaynaklı talepler bakımından ise “karantina” ifadesinin hukuki tanımı önem arz edecektir⁵.

Uygulamada poliçelerde sıklıkla Enstitü Yük Klozları (A)’ya atıf yapılmakta olup, bu klozların 1. maddesinde “Bu sigorta, aşağıdaki 4,5,6 ve 7. klozlarda istisna edilenler hariç, sigorta edilen şeyin her türlü riziko nedeniyle uğrayacağı ziya veya hasarı kapsar.” denilmektedir. Kısacası, 1.maddeye göre, Enstitü Yük Klozları (A)’nın tabi olduğu bir poliçede bir rizikonun teminat dışı sayılması 4,5,6 ve 7. klozlarda açık bir biçimde istisna edilmiş olmasına bağlıdır.

Açıkça istisna edilen haller haricinde tüm rizikolar bakımından teminat sağlayan Enstitü Yük Klozları (A) da salgın halini istisna edilen haller içerisinde saymamıştır. Ancak istisna hallerinden 4.5. maddede sigorta kapsamındaki bir tehlikeden olsa bile **yakın nedeni gecikme olan ziya, hasar veya masrafları sigorta teminatından istisna edilen hallerden sayıldığı görülmektedir.** Bu durumda tıpkı genel şartlarda olduğu gibi salgından kaynaklanan hasar taleplerinin teminat kapsamında değerlendirilmesi mümkün iken, hasar talebinin yakın nedeninin salgından ziyade gecikme olarak nitelendirilebildiği hallerde hasarın teminat dışı olarak değerlendirilmesi riski doğacaktır.

Emtea Nakliyat Sigortası Genel Şartlarınının 28. maddesinde “**Özel Şartların Genel Şartlardan önce uygulanır.**” denilmektedir. Bu nedenle Enstitü Yük Klozları (A) ile poliçe klozlarınının her olay bazında dikkatle incelenmesi gerekecektir.

⁵ Sahil Sağlık Denetleme Merkezleri Yönetmeliği, karantınayı “*bir enfeksiyon ya da kontaminasyonun olası yayılmasını önlemek amacıyla, hasta olmayan şüpheli kişilerin veya şüpheli yolcu eşyası, konteynerler, taşıtlar veya malların faaliyetlerinin kısıtlanması veya diğerlerinden ayrılması*” şeklinde tanımlamaktadır.

Dünya Sağlık Örgütü, karantınayı, “*quarantine*” means the restriction of activities and/or separation from others of suspect persons who are not ill or of suspect baggage, containers, conveyances or goods in such a manner as to prevent the possible spread of infection or contamination” şeklinde tanımlamaktadır. (International Health Regulations (2005) Second Edition)

Ancak önemle belirtmek isteriz ki, Nakliyat Emtea Sigortası kapsamında istisna olan gecikme zararları, taşıtan ile taşıyan arasındaki ilişkide yukarıda da detaylıca izah edildiği üzere, şartları oluşmuşsa ve ifa imkansızlığına ilişkin izahatlarımız saklı kalmak kaydıyla taşıyanın sorumluluğunu gerektirebilecektir. Böyle bir durumda, doğrudan taşıtanın, taşıyana bir talep yöneltmesi durumunda taşıtanın “Taşıyan Sorumluluk Sigortası” ödeme yapmak zorunda kalabilecektir.

Sigorta sözleşmeleri açısından da 7226 sayılı torba kanunun Geçici 1. Maddesindeki sürelerin durmasına ilişkin olarak, özellikle sigorta hukuku açısından önemli olan ihbar süreleri, sigorta sözleşmelerinden kaynaklı davalar açısından da geçerli olduğunu düşünülebilecektir. Ayrıca, TTK 1472 uyarınca tazminat ödemeye sigortalısına kanunen halef olan sigortacı da ilgisine rücu haklarını kullanırken aynı ek sürelerden faydalanacaktır.

Sonuç olarak, Covid-19 salgını sebebiyle deniz yolu, kara yolu ve hava yolu ile taşınan yükte meydana gelen hasarın teminat kapsamında olup olmayacağı ile ilgili olarak ilk izlenimler, salgının nakliyat emtia sigortası üzerindeki etkisinin sınırlı olacağı, poliçede yer alan diğer düzenlemelerle birlikte değerlendirilmesi gerektiği yönündedir. Ancak, ICC (A)'nın uygulandığı bir poliçede yakın nedeni gecikme dışı olan salgınla ilgili bazı hususların teminat içinde değerlendirilmesinin mümkün olduğu düşünülebilecektir.

TILEGAL AVUKATLIK BÜROSU

Bu belge sadece hukuki bilgi vermek amacıyla hazırlanmıştır. tüm hakları Tilegal Avukatlık Bürosuna aittir. Kısmen dahi olsa izinsiz kullanılamaz. Genel hukuki konularla ilgili olarak hazırlanan bu bilgi notu, somut hukuki problemlerinizi birebir uygulanmayabilir. Somut problemlerinizi hukuk danışmanlarınıza başvurmanızı önemle hatırlatmak isteriz.