



RUSYANIN, UKRAYNA'YI İŞGALİ İLE ORTAYA ÇIKAN DURUMUN TAŞIMA HUKUKU VE NAKLİYAT SİGORTALARI AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ VE YAPILMASI GEREKENLER.

ÖZET:

Ortada net bir durum bulunmamakla birlikte, Rusya'nın Ukrayna'yı işgali ile birlikte, önceden belirlenmeyen ve sözleşmedeki tarafların yükümlülüklerini etkileyen bir takım sorunlar oluşmuştur. Rusya işgalinden dolayı, devam eden sözleşmelerin ifasında kesinti olması sebebi ile yapılması gerekenleri tespit etmek gerekir. Borcu sona erdiren haller arasında mücbir sebep hali bu gibi sorunlar çıktığında kullanılacak bir düzenleme; **Türk Borçlar Kanunu 136/1 Maddesi'dir.** "*Borcun ifası borçlunun sorumlu tutulamayacağı sebeplerle imkânsızlaşır, borç sona erer.*" hükmü ile açıkça sayılmıştır. TBK mad.136 /1 açıkladığı gibi, borcun ifası borçlunun sorumlu tutulamayacağı sebeplerle imkânsızlaşma durumunda mücbir sebep'in varlığını kabul etmek mümkün olacaktır

Taşıma mevzuatı açısından, Türk Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticaretini düzenleyen. 5. Kitabında düzenlemeler bulunmaktadır. Düzenlemeleri iki ana başlıkta incelemekte yarar vardır.

- a) Taşınan emtia'ya bir zarar gelmesi halinde zararın sebebinin harp (savaş) olayları, olması durumunda taşıyan ve adamları kusursuz sayılır. (T.T.K. mad. 1182/1-b) Taşıyan, kusursuzluk ve uygun illiyet bağı karinelerinden yararlanabilir.
- b) Deniz taşıma sözleşmesinin her iki tarafıda yolculuğun başlamasına veya devamına engel olan sebepler yüzünden sözleşmeyi feshedebilir. (T:T:K: mad.1218/1). Gemiye ambargo veya devlet hizmeti için el konulması, varma yeri ülkesi ile ticaretin yasaklanması, yükleme veya varma limanlarının abluka altına alınması, 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 verir.

Sigorta açısından incelemed ise aşağıdaki sonuçlar çıkmaktadır.

Enstitü Yük Klozalarının Savaş İstisnası Klozu (War Exclusion Clause mad. 6) savaş, iç savaş, ihtilal, ayaklanma, isyan ya da bunların neden olduğu iç kargaşalık veya savaşan bir güç tarafından ya da bu güce karşı yapılan bir düşmanca hareketin teminat harici olduğu

belirtilmektedir. Ayrıca, zorla tutma, el koyma, tutuklama, engelleme veya alıkoyma (korsanlık hariç) ve bu eylemlere teşebbüs etmek veya bu eylemlerin sonucu yüke gelecek zıya hasar veya masrafların bu sigortanın kapsamı dışında olduğu ifade edilmektedir.

Bundan sonrası için, Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere ve Avrupa Birliği'nin Rusya'ya karşı uyguladıkları "yaptırımlar listesi" etkili olacaktır. Savaş rizikosu sözleşmelerde ve sigorta sözleşmelerinde gündeme gelecektir. İlerleyen günlerde yaptırım uygulanacak kişi ve kuruluş sayısının artacağına kesin gözü ile bakılmakta, hatta Rusya'nın yaptırımlar bakımından, en azından bir süre İran ve Venezuela'nın bulunduğu kategoride yer alacağı tahmin edilmektedir.

Bundan sonrasında savaş rizikosunun en azından bir müddet daha devam edeceği bellidir. Özel bir riziko olan savaş rizikosu için ,Enstitü Yük Savaş Rizikoları Klozu-1.1.1982 Klozları (Institute War Clauses-Cargo 1.1.1982) tercih edilebilir.

Bu poliçeye göre, Savaş İki veya daha fazla sayıda ulusun aralarındaki anlaşmazlığı silahlı mücadele ile çözüme girişimleridir. Savaşan devletlerden en az birinin, başka devletlerce tanınmamış olsa bile, fiili (de facto) olarak devlet niteliğine haiz bir ulus olması gerekir. Yani, en azından halkı savaşa yönlendirebilecek bir yönetim olmalıdır. Savaş, barış halindeki iki veya daha fazla ulusun, bölgesel olarak dar bir alanda çarpışmalarını da içerir. Savaş için savaş ilanı gerekmemekte, taraflardan birinin saldırması yeterli olmaktadır.

İNCELEME

Hukuki anlamda, Rusya 'nın bu işgalinin, uluslararası anlamda bir savaş hali olup olmadığı konusunda net bir durum bulunmamaktadır. Prof. Dr. Hüseyin Pazarcı'ya göre ; Uluslararası hukukta savaş halinin olabilmesinin ilk yolu savaş ilanıdır. Devletlerden biri savaş ilan ettiğinde, savaş hali uygulamasına girilir. Şu anda mevcut durumda savaş ilanı bulunmamaktadır. Rusya bu askeri operasyonun savaş hali olmadığını ve askeri hareket olduğunu belirtmektedir. (*Hüseyin Hayatsever -Cumhuriyet Gazetesi 26.Şubat 2022*)

Ortada net bir durum bulunmamaktadır. Ancak, Rusya'nın Ukrayna'yı işgali ile birlikte, önceden belirlenmeyen ve sözleşmedeki tarafların yükümlülüklerini etkileyen bir takım sorunlar olduğu gibi, (*Ukrayna'nın Azuv ve Odessa limanlarında işlerin durması, sınır kapılarının kapanması, Türkiye'den giden yaş sebze ,meyve ve ihraç ürünleri taşıyan TIR'lar gümrük kapılarında beklemesi gibi*) gelecekte, sözleşmelerin ifasını etkileyecek sözleşmelere eklenmesi gereken hükümler olacaktır.

Bundan sonrası için, Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere ve Avrupa Birliği'nin Rusya'ya karşı uyguladıkları "yaptırımlar listesi" etkili olacaktır. Savaş rizikosu sözleşmelerde ve sigorta sözleşmelerinde gündeme gelecektir. İlerleyen günlerde yaptırım uygulanacak kişi ve kuruluş sayısının artacağına kesin gözü ile bakılmakta, hatta Rusya'nın yaptırımlar

bakımından, en azından bir süre İran ve Venezuela'nın bulunduğu kategoride yer alacağı tahmin edilmektedir.

Türkiye bakımından, bu günlerde yaşanan fiili engeller ile birlikte gelecekte olacaklar da dikkatle gözlemlenmelidir. Özellikle bu bölgede faal olan, Rusya ile çalışan Dış Ticaret, Lojistik, Taşıma firmalarının bu gelişmelere ayak uydurabilecek tedbirlerini şimdiden almaları gerekmektedir.

Gerçekten savaş sözleşme anında tarafların içinde buldukları durumu, bu sözleşmeyi yaparak gerçekleştirmeyi hedefledikleri sonuçları ve özellikle ticari gayeyi temelinden sarsacak bir niteliğe sahiptir. Bundan dolayı savaş ve benzeri hallerin meydana gelmesi halinde sözleşmenin akıbetinin ayrıntılı bir şekilde düzenlenmesi, bu sırada meydana gelecek olan (sözleşmenin kuruluşu sırasında tarafların tahmin etmedikleri) ek külfetlerin tarafların arasında hangi kurallar altında paylaşılacağı, ne gibi hallerde sözleşmenin sona ereceğinin tespit edilmesi gerekmektedir.

1.Rusya işgalinden dolayı, devam eden sözleşmelerin ifasında kesinti olması sebebi ile yapılması gerekenler.

Yapılan sözleşmelerin, bir tarafında alacaklı diğer tarafında borçlu bulunmaktadır ve aralarında dar anlamda bir borç ilişkisi vardır. Bu ilişki iki taraf arasında yani alacaklı ile borçlu arasında bir bağ kurar. Borç, ilgili edimin yerine getirilip tarafların tam tatmin edilmesi veya edimin yerine getirilemeyeceğinin anlaşılması halinde, hukuken ortadan kalkar. Böylece borçlu borcundan kurtulur.

Borcu sona erdiren haller arasında mücbir sebep hali de **Türk Borçlar Kanunu 136/1 Maddesinde** "*Borcun ifası borçlunun sorumlu tutulamayacağı sebeplerle imkânsızlaşır, borç sona erer.*" hükmü ile açıkça sayılmıştır.

Yukarda belirlenen madde'yi , yaşanan her olayı kendi içinde değerlendirerek incelemek gerekecektir. Örneğin; gümrük kapılarının kapalı olması sebebi ile geçiş yapamayan ve Türkiye'ye dönüş yapmak zorunda kalan bir TIR için geçerli olacaktır.

Her ne kadar Rusya resmin savaş ilan etmese de, ortada yaşanan "fiili" bir durum vardır. Gümrük kapılarında bekleyen TIR'lar, rotalarını değiştirmek zorunda kalan , limanlarda bekleyen gemiler ,limana indirilip

gümrük işlemleri yapılamayan yükler, ihraç edilemeyen ürünler vardır. Bunlardan dolayı mağduriyetler doğacaktır.

TBK mad.136 /1 açıkladığı gibi, borcun ifası borçlunun sorumlu tutulamayacağı sebeplerle imkânsızlaşma durumunda mücbir sebep'in varlığını kabul etmek mümkün olacaktır

Burada çok dikkat edilmesi gereken bir nokta vardır.

Sözleşmeyi ifa etme yükümlülüğü içinde olan taraf, TBK 136. maddesi gereğince borçlu ifanın imkânsızlaştığını alacaklıya gecikmeksizin, yazılı olarak bildirmek ve zararın artmaması için gerekli önlemleri almak sorundadır. Aksi halde , bundan doğan zararları gidermekle yükümlüdür.

"Aşağıda sunulan Yargıtay Kararı İnceleme konumuz açısından önemlidir. T.C. YARGITAY 11. HUKUK DAİRESİ E. 2018/3533 K. 2019/5295 T. 11.9.2019

Taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinin davalı tarafından eksik ifa edildiği iddiasına dayalı yoksun kalınan kar alacağı ve gümrük ek geçiş ücreti alacağının tahsili için başlatılan bir davadır.

Yüksek mahkeme :” borçlu ifanın imkansızlaştığını alacaklıya gecikmeksizin bildirmez ve zararın artmaması için gerekli önlemleri almazsa, bundan doğan zararları gidermekle yükümlü olduğunu , davalının ifanın imkansızlaştığı yönünde davacı tarafa herhangi bir bildirimiminin mevcut olmadığını nazara alarak yerel mahkeme kararını bozmuştur.

Davacı taşıyıcı firma tüm projenin taşınmasını yapmak üzere, tır plakaları yüklemeye başlamadan önce işveren firmaya verilecek olup, GPS sistemli 13,60 metre uzunluğunda, kapaksız, toplam 50 adet tır yüklenici firma tarafından tahsis edilecektir. Düzenlemesini içermekte olup bu madde kapsamında davacı edimini ifa etmek için 50 tırını sürekli olarak hazır etmek mecburiyetindedir. Bu itibarla 6098 TBK 136. maddesi gereğince borçlu ifanın imkânsızlaştığını alacaklıya gecikmeksizin bildirmez ve zararın artmaması için gerekli önlemleri almazsa, bundan doğan zararları gidermekle yükümlüdür”

Mücbir sebep söz konusu olduğunda, borcu ifa etmekle yükümlü olan tarafın kusurundan söz edilemez. Borçlu sadece mücbir sebebe neden teşkil eden olayı kanıtlamakla sorumluluktan kurtulacaktır.

2. Savaş Halinin Taşıma Sözleşmelerine Etkisi'nin Türk Ticaret Kanunu açısından İncelenmesi.

Taşıma mevzuatı açısından, Türk Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticaretini düzenleyen. 5. Kitabında düzenlemeler bulunmaktadır. (Savaş tehlikeleri ile ilgili T.T.K. da yer alan düzenlemelerin yanında, hazırlanan standart Çarter sözleşmelerinde savaş bir klozu bulunmaktadır.)

a) Taşınan emtia'ya bir zarar gelmesi halinde zararın sebebinin harp (savaş) olayları, olması durumunda taşıyan ve adamları kusursuz sayılır. (T.T.K. mad. 1182/1-b) Taşıyan, kusursuzluk ve uygun illiyet bağı karinelerinden yararlanabilir.

Harp olaylarından kasıt, usulen resmi bir savaş ilanı olmasa dahi, meydana gelen her türlü silahlı çatışmadır. Her ne kadar kural olarak çatışmanın egemen iki veya daha çok devletin arasında olması gerekirse de, devlet niteliğinde olmayan organize toplulukların davranışları ve iç savaş hali de bu bent kapsamına girecektir.

Bu hal kapsamında düşünülmesi için oluşan zararın direkt veya dolaylı olarak savaş tehlikelerinden doğması gerekmektedir. Savaş faaliyetleri sebebiyle, geminin batması, hasarlanması gibi durumlar doğrudan zararlar iken, savaştan kaçmak amacıyla başka bir limana sığınılması ve bu limanda yüke gelebilecek hasar veya sığınmadan doğan gecikmeler savaş halinin dolaylı bir zararı olarak kabul edilecektir. İngiliz Mahkemelerinin Rickards v. Forrestal davasında, taşıyanın bu halden yararlanması için bizzat savaşın gerçekleştiği yerde olması dahi aranmamıştır. İkinci Dünya Savaşının patlak verdiği anda tarafsız bir bölgede bulunan bir Alman gemisi, Alman hükümetinin talimatı ile tarafsız limana yanaşmış ve yükü gönderilene teslim etmemiştir. Görülen davada, gemi bizzat savaş bölgesinde bulunmuyorsa da, savaş sebebiyle kendisine talimat verilmesi sebebiyle taşıyanın geç teslimden doğan zararlardan sorumlu tutulamayacağı ifade edilmiştir.(Bolca shf.110)

Navlun sözleşmesinde taraflar savaş olan bir bölgede yükleme veya boşaltma limanı belirler veya rota bir savaş bölgesinden geçer şekilde düzenlenir ise, meydana gelebilecek zararlardan taşıyan sorumlu tutulamayacaktır. Şayet savaş hali, yolculuk başlangıcından sonra ortaya çıkarsa da taşıyanın alabileceği bir tedbirden bahsedilemeyeceği için yine aynı sonuç doğacaktır. Buna karşın, taşıyan savaşın risklerini bilerek ve

kendi inisiyatifi ile hareket ediyorsa T.T.K mad.1182 1-b hükmünden yararlanması mümkün olmayacaktır.

b. Deniz taşıma sözleşmesinin her iki tarafıda yolculuğun başlamasına veya devamına engel olan sebepler yüzünden sözleşmeyi feshedebilir. (T:T:K: mad.1218/1)

Türk Ticaret Kanunu mad.1218/1 'e göre, gemiye ambargo veya devlet hizmeti için el konulması, varma yeri ülkesi ile ticaretin yasaklanması, yükleme veya varma limanlarının abluka altına alınması, 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 verir.

Henüz yolculuk başlamamışsa, fesih hakkının kullanılabilmesi için sözleşmenin ifasını engelleyen durumun mevcut ihtimallere göre kısa zamanda ortadan kalkmayacağına anlaşılmış olması gerekir.(T.T.K. 1218/2)

Savaş çıktığı için geminin veya navlun sözleşmesi gereğince gemi ile taşınacak eşyanın tamamı yahut her ikisinin artık serbest sayılmaması ve zapt veya müsaderesi tehlikesi mevcutsa, taraflar belli bir süre beklemeye zorunlu olmaksızın fesih hakkını hemen kullanabilirler. (T.T.K. 1218/4)

Feshin bildiri, faks mesajı, elektronik mektup veya benzeri teknik araçlarla da mümkün olmak üzere, yazılı olarak yapılır.(T.T.K. mad.1224)

Navlun sözleşmesi yolculuk başlamadan önce bu ayırımında öngörülen sebeplerle feshedilirse, taraflar birbirine tazminat ödemekle yükümlü olmayıp sadece o ana kadar doğmuş bulunan borçlarını ifa etmek zorundadır.(T.T.K. Mad.1225/1)

Navlun sözleşmesi yolculuk başladıktan sonra yukarıda belirtilen sebeplerle feshedilirse, taşıyana o ana kadar doğmuş bulunan alacakları dışında fesih hakkı kullanılana kadar yapılan yolculuk için, eşya, yükleme limanına geri getirilmiş olsa bile 1210 uncu maddenin ikinci fıkrası uyarınca hesap edilecek mesafe navlunu da ödenir. (T.T.K mad.1226/1)

Taraflar arasında aksi kararlaştırılmadıkça, eşya fesih hakkının kullanıldığı sırada geminin bulunduğu veya en yakın olduğu limanda

boşaltılır. Kısmi yolculuk çarteri sözleşmeleri ile kırkambar sözleşmelerinde boşaltma, yolculuğun gecikmesine veya aktarmaya sebebiyet verecekse, navlun sözleşmesinin feshi üzerine taşıtan, diğer taşıtanların muvafakati olmadıkça, eşyanın varma limanından önce boşaltılmasını isteyemez; şu kadar ki, taşıtan, boşaltmadan doğan giderlerle zararı tazmin etmekle yükümlüdür. (T.T.K. mad.1226/2

3. Emtia Nakliyat Sigortaları Özel Şartlarında Olan Enstitü Yük Klozları ,(I.C.C. A,B,C Klozları) Savaş İstisnası Klozu

Enstitü Yük Klozlarının Savaş İstisnası Klozu (War Exclusion Clause mad. 6) savaş, iç savaş, ihtilal, ayaklanma, isyan ya da bunların neden olduğu iç kargaşalık veya savaşan bir güç tarafından ya da bu güce karşı yapılan bir düşmanca hareketin teminat harici olduğu belirtilmektedir. Ayrıca, zorla tutma, el koyma, tutuklama, engelleme veya alıkoyma (korsanlık hariç) ve bu eylemlere teşebbüs etmek veya bu eylemlerin sonucu yüke gelecek zıya hasar veya masrafların bu sigortanın kapsamı dışında olduğu ifade edilmektedir.

İlgili klozun sözleşmede'ki hali aşağıdaki gibidir.

“Bu sigorta hiçbir halde

- a. Savaş iç savaş, ihtilal, ayaklanma, isyan veya bunlardan doğan ' iç kargaşa ya da üstün bir gücün veya bu güce karşı yapılan herhangi bir düşmanca hareketin,*
- b. zorla tutma [zapt], el koyma, tutuklama, engelleme veya alıkoyma [korsanlık hariç] ve bunların sonuçları veya bunlara teşebbüsün*
- c. terk edilmiş mayınlar, torpiller, bombalar veya terk edilmiş diğer savaş silahlarının*

Neden olduğu zıya, hasar veya masrafı kapsamaz.”

Kloz'da , birbirine yakın ve benzer rizikolar sayılarak, her türlü savaş hali sonucu yüke gelebilecek zıya ve hasarların teminat harici olduğu ifade edilmektedir.

Yukarda izah edildiği gibi, nakliyat sigortalarında gerek yükün (cargo) seferi sırasında gerekse teknenin (hull) çalıştığı süre içerisinde karşılaşılabilecek “Savaş ve Grev” rizikoları, hem Emtia/Tekne Sigortası Genel Şartlarında hem de bu şartlara özel şart olarak eklenen İngiliz Yük/Tekne Enstitü Klozlarında sigorta korumasının dışında tutulmuştur.

Ancak istenilmesi durumunda, “savaş ve grev” rizikolarının sigortası, deniz rizikolarından bağımsız olarak, yük, tekne, navlun gibi menfaatler için, ek teminat olarak, sağlanabilmektedir.

4. Enstitü Yük Savaş Rizikoları Klozu-1.1.1982 Klozları (Institute War Clauses-Cargo 1.1.1982),

Bundan sonrasında savaş rizikosunun en azından bir müddet daha devam edeceği bellidir. Özel bir riziko olan savaş rizikosu için ,Enstitü Yük Savaş Rizikoları Klozu-1.1.1982 Klozları (Institute War Clauses-Cargo 1.1.1982) tercih edilebilir. Bu poliçeye göre, Savaş İki veya daha fazla sayıda ulusun aralarındaki anlaşmazlığı silahlı mücadele ile çözme girişimleridir. Savaşan devletlerden en az birinin, başka devletlerce tanınmamış olsa bile, fiili (de facto) olarak devlet niteliğine haiz bir ulus olması gerekir. Yani, en azından halkı savaşa yönlendirebilecek bir yönetim olmalıdır. Savaş, barış halindeki iki veya daha fazla ulusun, bölgesel olarak dar bir alanda çarpışmalarını da içerir. Savaş için savaş ilanı gerekmemekte, taraflardan birinin saldırması yeterli olmaktadır.

Yük sigortalarında savaş ve grev rizikoları ayrı kloz takımlarında sunulurken, tekne sigortalarında kombine olarak verilmiştir.

Londra Sigortacılar Enstitüsü (Institute of London Underwriters) tarafından hazırlanan ve tüm dünya ile birlikte ülkemizde de yaygın olarak kullanılan savaş rizikoları klozunun esasına göre, Tüm dünya sigortacılarının prensip kararı olup, savaş rizikolarının temin edilmesinin, sadece taşınan yükün deniz üstünde bulunduğu süre içerisinde geçerli olduğunu hükme bağlamaktadır.

Rizikolar klozunun ;

1 .fikrasında, savaş, iç savaş, ihtilal, ayaklanma, isyan veya bunlardan doğan iç kargaşa ya da üstün bir gücün veya bu güce karşı yapılan herhangi bir düşmanca hareketin neden olduğu ziya, hasar veya masraflar,

2.fikrada, 1 fıkroda temin edilen rizikolardan kaynaklanan zorla tutma (müsadere), el koyma, tutuklama, engelleme veya alıkoyma ve bunların sonuçları veya bunlara teşebbüs nedeniyle oluşan ziya, hasar veya masraflar,

3.ve son fıkrada ise, terk edilmiş mayınlar, torpiller, bombalar veya diğer terk edilmiş savaş silahlarının neden olduğu zıya, hasar veya masrafların bu sigortanın kapsamında olduğu hükmüne bağlanmaktadır.

Transit (Taşıma) klozu, Enstitü Yük Klozları (Institute Cargo Clauses) ile farklıdır ve savaş rizikoları klozlarının en önemli ve ünlüsü olan “Waterborne” klozudur. Bu klozun esası, yükün savaş rizikolarına karşı sigortasının deniz üzerindeyken geçerli olması, kara taşımalarında geçerli olmamasıdır.

Kloz, teminatın, sigorta konusu yükün gemiye yüklenmesi anında başladığını ve geminin son varma limanı veya boşaltma yerine vardığı günün gece yarısından başlamak üzere 15 gün geçince (aktarma limanı veya depo edildiği yer dahil) yahut boşaltılınca, hangisi önce olursa, sona ereceğini ifade etmektedir. Dikkat edilecek olursa kloz, yük sigortalarındaki “depodan depoya” teminatını içermemektedir. Eğer yük bir ara liman veya yerde (sığınma limanı da olabilir) boşaltılırsa, sigortalı, teminatın devamını ek prim ödemek suretiyle temin edebilir. Aynı şekilde, sefer taşıma sözleşmesinde yazan varma yerinden başka bir yerde sona ererse, poliçede yazan varma yerine tekrar gönderme, sigortacılara bildirilmek ve ek prim ödemek kaydıyla, mümkün olur. Ayrıca, taşınan mallar, gemiye yüklenir veya boşaltılırken geminin mayın, torpil vb. rizikolarına nedeniyle hasarlanması durumunda, teminatın süresi, sigortacılarla başka türlü kararlaştırılmamışsa, boşaltmayı takip eden 60 günün bitimi ile sona erer.

Yük sigortaları sefer sigortası olduğu için teminat verildikten sonra iptal edilmesi söz konusu olmamaktadır. Fakat abonman sözleşmeleri gibi süreli olanlarda ise başlamamış seferlerin iptali söz konusu olacaktır. Bunun için, genelde taraflar, başlamamış taşımaya ait savaş teminatının iptali için süre (2 veya 7 gün gibi) içeren iptal klozları koymaktadır. Gerektiğinde sigortalıya bu kloza dayanılarak ihtarnâme gönderilerek fiyat ve koşullarda istenilen düzeltme yapılabilmektedir.

Avukat

Egemen Gürsel ANKARALI

egemen@ankarali.av.tr

YARARLANILAN ESERLER.

- 1.ÇARTER SÖZLEŞMELERİ Prof.Dr.M.Fehmi Ülgener sh. 569-575
- 2.DENİZ TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYANIN SORUMLULUKTAN KURTULDUĞU HALLER Av. Tunca BOLCA Ankara-2018 Sh. 110
3. ÖZEL HUKUKTA MUCBİR SEBEP,BEKLENMEYEN HAL COVID 19 YORUMU Av. Turan Özer
4. NAKLİYAT YÜK SİGORTALARI Bülent AKYÜZ İstanbul 2009 Sh.97