



DENİZDEN MERHABA



36. YIL

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Dergisidir.

Ocak - Şubat - Mart 2024 • Sayı:41

- KONTEYNER TAŞIMACILIĞI VE GEMİ ACENTELİĞİNDE SON GELİŞMELER
- UZAYAN KONTEYNER TRANSİT SÜRELERİ VE ALINACAK ÖNLEMLER
- SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK TABANLI DENİZ TAŞIMACILIĞINDA DİJİTAL UYGULAMALAR
- RÖPORTAJ:
“HAYALİMİZ TÜRK DENİZCİLERE ÖRNEK OLMAK”
- TAŞIYANLARIN ROTA DEĞİŞİKLİĞİ YAPMA HAKLARI VE SONUÇLARI



Fotoğraf: Esengül Alıcı



Av. Barış Çalık

DENİZ TİCARETİ HUKUKUNDA TAŞIYANLARIN ROTA DEĞİŞİKLİĞİ YAPMA HAKLARI VE SONUÇLARI ÜZERİNE BİR İNCELEME

“Deniz ticaretinde asıl amaç, geminin, yükün, gemi adamlarının ve çevrenin güvenliğinin sağlanması ve bu emniyet tedbirleri altında yükün taşınması olmakla, kaptanın tek taraflı olarak rota değişikliği yapma hakkı her zaman saklı olup, böyle bir rota değişikliğinde de, yeni rotaya göre olduğuna ek masrafların yük ilgilileri tarafından karşılanması gerekmektedir”.

Bilindiği üzere 14 Aralık 2023 ve devamı günlerde Kızıldeniz’de Yemen açıklarında, Aden Körfezi’nde ve Bab-el Mandeb Boğazı’nda çeşitli konteyner taşıyıcılarının ve hat operatörlerinin gemilerine muhtelif su üstü araçlarla füze, el yapımı olduğu düşünülen patlayıcı ve deniz mayınlarıyla saldırılar düzenlenmiştir.

Başta bu yönde saldırılara maruz kalan, akabinde de herhangi bir saldırıya maruz kalmasa bile, emniyet ve güvenlik tedbirleri kapsamında pek çok konteyner taşıyıcısı ve hat operatörü Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı geçişlerini askıya alarak, özellikle Asya/Avrupa ve Asya/Akdeniz Havzası hattındaki taşımaları için gemilerinde rota değişikliğine giderek, gemileri Afrika Kıtası’nın güneyinde yer alan Ümit Burnu’ndan seyir etmesi için

rota değişikliğine gitmiştir. Bu yöndeki rota değişikliği, gemilerin seferlerini planlanandan fazla olarak yaklaşık 3500 deniz mili giderek tamamlamalarına sebebiyet vermiştir.

Bölgede yaşanan gelişmeler ülkemiz idari makamları tarafından da yakından takip edilmekte olup, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından kaleme alınan 11.01.2024 tarihli yazısında “Aden Körfezi”nde seyir yapan gemilerin; deniz haydutluğu, terörist faaliyetler vb. durumlarla karşılaşmaları halinde, öncelikle “Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM)” ‘ne ve müteakiben durumun, “Birleşik Krallık Deniz Ticaret Merkezi (UKMTO)” ‘ne bildirilmesinin gerektiği; “Yemen

Açıkları ve Bab-el Mandeb Boğazı”ndaki mayın tehlikesine yönelik olarak militanlar tarafından Kızıldeniz’in güneyinde Yemen karasuları ve Bab-el Mandeb Boğazı bölgesinde mayınlama ve el yapımı patlayıcı düzeneklerinin kullanılmaya devam edilmesinin beklenildiği ve “Yemen ve Somali limanlarına uğrayacak, bunların kıyıları ve açıklarında seyredecekler ile Aden Körfezi ve Bab-el Mandeb Boğazında seyredecek” Türk bayraklı gemilerin; seyir yaparken gerekli tedbirleri alabilmeleri ve erken safhada uyarılabilmesi amacıyla ISPS Kod Güvenlik Seviyesinin 3 (Üç) ‘e (ISPS Kod Güvenlik Seviyesi 3 : Kesin hedefi tespit etmek mümkün olmasa dahi bir güvenlik eyleminin muhtemel ya da gerçekleşmek üzere olması durumunda

DENİZ HUKUKU

kısa bir süre boyunca en ileri düzeyde ve belirli koruyucu güvenlik tedbirlerinden oluşan seviyedir) çıkartıldığı, deniz haydutluğunun caydırılması ve deniz güvenliğinin artırılması bakımından, güvenlik tehditlerine karşı alınması gerekli güvenlik tedbirlerini, tehlike ve risk değerlendirmelerini, ilgili planlamaları, korunma önlemlerini, güvenlik uygulamalarını, BMP (Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea) - 5' de yer alan UKMTO raporlama formu doğrultusunda başlangıç, günlük, final ve şüpheli durumlar veya düzensiz aktivite tespit edilmesine yönelik VRA (Voluntary Reporting Area) bildirimlerinin günlük olarak UKMTO 'ya bildirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Benzeri tedbir ve güvenlik uygulamaları başkaca yabancı bayrak devleti idari makamlarınca da alınmış durumdadır. Ülkemizde ve uluslararası arenada yaşanan bu gelişmeler durumun vahametini ve ciddiyetini ortaya koymaktadır. Bu nedenledir ki, pek çok taşıyıcı, bölgede yaşanan güvenlik hadiseleri sebebiyle Yemen açıkları, Aden Körfezi ve Bal-el Mandeb Boğazı geçişi yapmak yerine, gemilerini Afrika Kıtası'nın güneyinden, Ümit Burnu'ndan geçirmek kaydı ile seferine devam etmesi yönünde rota değişikliklerine gitmiştir. Bunun bir sonucu olarak da, bu yöndeki rota değişiklikleri, yeni rotanın daha uzun olması sebebiyle hem ek masrafların oluşmasına yol açmış, hem de daha en başta planlanan tahmini taşıma sürelerinin yeni rota ile birlikte aşılmasına yol açmıştır.

Bu makalemizde taşıyıcıların üstlenmiş oldukları taşımalar için

gemilerine rota değişikliği yapma hakkı, rota değişikliği durumunda oluşan ek masraflar ve taşıma süreleri hakkında kısa değerlendirmeler yapılacaktır.

GÜVENLİK VE EMNİYET

Denizcilikte en önemli unsur güvenlik ve emniyettir. Güvenlik ve emniyet kavramları ise geminin, yükün, gemi adamlarının, çevrenin ve 3. kişilerin korunmasına ilişkindir. Bir gemide güvenliği ve emniyeti sağlamak, yani gemiyi, yükü, gemi adamlarını ve çevreyi korumak başta gemideki en yüksek amir olan kaptanın sorumluluğundadır. Buna göre Türk Ticaret Kanunu madde 1112 ve 1113 ile kanun koyucu kaptana yolculuk esnasında yük ilgililerinin menfaatlerini en iyi şekilde koruma, muhtemel bir zararın önüne geçebilme veya zararı en aza indirebilme için her türlü tedbiri alma, planlanan yolculuğa ilişkin rotanın umulmayan bir hal yüzünden engellenmesi veya planlanan rota üzerinde yapılacak seyrin gemi, yük, gemi adamları veya çevre için tehlike arz etmesi durumunda halin icabına göre yolculuğa başka bir rotada devam etme, taşımayı herhangi bir ara limanda durdurma, askıya alma, sona erdirmeye hak ve yetkisi vermiştir. Nihayetinde genel kural olarak kaptanın asli görevi başta gemiyi sevk ve idare etmek ile birlikte, her daim gemiyi, yükü, gemi adamlarını ve çevreyi korumaktır.

Kaptanın bu yöndeki yetki ve sorumluluklarının yanı sıra, Türk Ticaret Kanunu madde 1178'de belirtildiği üzere, kanun koyucu taşımayı üstlenen taşıyıcıya eşyanın gemiye yüklenmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetilmesi ve gemiden çıkartılması hususunda

tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen her türlü özen ve gayreti göstermek yönünde sorumluluk yüklemiştir. Buna göre de kaptan ile beraber taşıyıcı da yükü korumak üzere her türlü tedbiri almakla yükümlüdür. Bu minvalde Aden Körfezi, Yemen açıkları, Bab-el Mandeb Boğazında yaşanan deniz haydutluğu ve terör faaliyetleri bölgede seyir yapan gemilerin, bu gemilerdeki yüklerin, gemi adamlarının ve muhtemel çevrenin güvenliğine karşı tehdit oluşturduğundan, taşıyıcılar özen borçları gereği gemileri, yükleri, gemi adamlarını ve çevreyi korumak üzere haklı nedenle rota değişikliklerine gitmişlerdir ki, mevzuat da gerek kaptana gerekse de taşıyıcılara bu hak ve yetkileri vermiş durumdadır. Bununla beraber uygulamada hemen hemen bütün ana hat konteyner taşıyıcılarının ve hat operatörlerinin standart tip konişmentolarının arka yüzünde yer alan ve hukuken navlun sözleşmesi hükmünde olan taşıma şartlarında, kararlaştırılan rotada herhangi bir riskin, tehlikenin, olası tehlikenin, zorluğun ya da dezavantajın oluşması veya oluşma ihtimalinin bulunması durumunda taşıyıcıların rota değiştirebilecekleri, herhangi bir ara limanda yükü indirebilecekleri, taşımayı durdurabilecekleri veya sonlandırabilecekleri ya da yükleri yüklemeye limanına geri götürebilecekleri yönünde şart ve kayıtlar da koymuş bulunmaktadır. Şu durumda Kanun ile beraber konişmento şartlarına göre de taşıyıcılar risk, tehlike veya olası tehlike durumunda rota değişikliği yapma hak ve yetkisine sahiptirler.

Taşıyıcıların risk, tehlike veya olası tehlike durumunda gemiyi, yükü, gemi adamlarını ya da çevreyi korumak üzere rota değişikliği yapması

DENİZ HUKUKU

durumunda Şu iki mesele karŐıımıza çıkmaktadır. Eğer rota değişikliği ile geminin seyir yapacağı yeni rota, kararlaştırılan eski rotadan daha uzun bir seyir mesafesi iğeriyor ise, bu daha uzun seyir mesafesi ile muhtemel başta yakıt tüketiimi olmak üzere ek masraflar ve maliyetler çıkacak ve taŐımanın eski rotaya göre daha uzun bir taşıma süresi iğerisinde tamamlanması gündeme gelecektir.

Taşıyıcıların risk, tehlike veya olası tehlike durumunda gemiyi, yükü, gemi adamlarını ya da çevreyi korumak üzere rota değişikliği yapması durumunda, rota değişikliği ile geminin seyir yapacağı yeni rota, eski rotadan daha uzun bir seyir mesafesi iğeriyor ise, taŐımanın ilk kararlaştırılan rotadaki tahmini taşıma süresinden daha uzun bir taşıma süresi iğinde tamamlanması söz konusu olacaktır. Ne var ki, taşıyıcının veya kaptanın risk, tehlike veya olası

tehlike durumunda güvenlik için rotadan sapması ve daha uzun bir yeni rotayı takip etmesi durumunda da taŐımanın gecikmesinden söz edilmesi mümkün olmayacaktır. Nitekim bu hususta Türk Ticaret Kanunu madde 1220 ile özel bir düzenleme getirmiş ve kaptanın ya da taşıyıcının rotadan sapması, başka bir rota takip etmesi durumunda taŐımanın taraflarının sorumluluklarının deęiŐmeyeceęine ancak rotadan sapma durumunda dahi böyle bir rotadan sapma veya rota değişikliği sebebiyle doğacak zararlardan taşıyanların sorumlu olmayacağına hükmetmiştir. Buna rağmen, bir an için taşıyıcının veya kaptanın rotadan sapması, farklı ve daha uzun bir rota üzerinden taşımayı tamamlaması durumunda taŐımanın gecikmiş olması düşünülse dahi, her halükarda taşıyıcıların her türlü gecikme zararlarında sorumlulukları, toplam navlun miktarı ile sınırlı olacak,

böyle bir rota değişikliği sebebiyle taşıyanların hiçbir zaman gecikme zararlarından sorumlulukları toplam navlun miktarından fazla olmayacaktır. Bunu müteakip taşıyıcıların risk, tehlike veya olası tehlike durumunda gemiyi, yükü, gemi adamlarını ya da çevreyi korumak üzere rota değişikliği yapması durumunda, rota değişikliği ile geminin seyir yapacağı yeni rota, eski rotadan daha uzun bir seyir mesafesi iğeriyor ise, başta ek yakıt maliyetleri ve geminin iŐletme giderleri ile birlikte, muhtemel konteynerlerin başta planlanandan daha fazla aktarma limanlarında aktarılması, buna göre yüklerin bu aktarma limanlarında elleçlenmesi de dahil olmak üzere ek maliyetler ve masraf kalemleri ortaya çıkacaktır. Ayrıca Şu bir gerçektir ki, bu yöndeki rota değişikliği gemilerin ve konteynerlerin taşıma için planlanmış tahmini taşıma sürelerinden daha uzun süreler zarfında



DENİZ HUKUKU

kullanılması, tıpkı Pandemi sürecinde yaşandığı gibi, ekipman kıtlığına ve artan konteyner maliyetlerine sebebiyet verebilecektir. Böyle bir durumda da rota değişikliği sebebiyle oluşacak ek maliyetlerden hangi taraf sorumlu olacaktır? Genel kural olarak Türk Ticaret Kanunu madde 1196 uyarınca, kararlaştırılan bir parkurdaki taşıma için, aksine bir anlaşma olmaması durumunda gemiciliğin olağan ve olağanüstü giderlerinin taşıyıcının üzerinde olduğu hüküm altına alınmıştır. Ne var ki bu düzenleme, sadece en başta kararlaştırılan parkurdaki taşıma için söz konusudur. Kaptanın veya taşıyıcının risk, tehlike veya olası tehlike durumunda gemiyi, yükü, gemi adamlarını ya da çevreyi korumak üzere rota değişikliği yapması durumunda, yeni kararlaştırılan rota, eski rotadan daha uzun bir seyir mesafesi gerektiriyor ise, bu keyfiyet

fazladan yakıt tüketimi maliyetleri de dahil olmak üzere ek sürüşlerin yük ilgilisi tarafından ödenmesine engel teşkil etmeyecektir çünkü böyle bir rota değişikliğinde kaptanın veya taşıyıcının amacı, gemiyi, yükü, gemi adamlarını ve çevreyi korumak, bunları emniyete almaktır. Bunu müteakip uygulamada hemen hemen bütün ana hat konteyner taşıyıcılarının ve hat operatörlerinin standart konişmentolarının arka yüzünde yer alan ve hukuken navlun sözleşmesi hükmünde olan taşıma şartlarında, taşıyıcıların muhtemel rota değişikliğine gitmesi durumunda oluşacak her türlü ek maliyetlerin yük ilgililerinden talep ve tahsil edileceği yönünde kayıt ve şartlar bulunmaktadır ki, bu da aslında Türk Ticaret Kanunu madde 1196 'da geçen "Aksine Anlaşma Yoksa" ifadesinin aksini anlaşma olarak koyan taşıma şart ve koşullarıdır.

Görüldüğü üzere, deniz ticaretinde

asıl amaç, geminin, yükün, gemi adamlarının ve çevrenin güvenliğinin sağlanması ve bu emniyet tedbirleri altında yükün taşınması olmakla, kaptanın ya da taşıyıcıların risk, tehlike veya olası tehlike durumunda gemiyi, yükü, gemi adamlarını ya da çevreyi korumak üzere tek taraflı olarak rota değişikliği yapma hakkı her zaman saklı olup, böyle bir rota değişikliğinde de, yeni rotaya göre olduğuna ek masrafların yük ilgilileri tarafından karşılanması gerekmektedir. Bunu müteakip bu yöndeki rota değişikliklerinde ise, tahmini taşıma süreleri, yeni rotaya göre değerlendirilmeli ve taşıma süreleri en başından bu yeni rota üzerinden değerlendirilerek, yine bu taşımaların yeni rotaya göre makul sayılacak sürede tamamlanması gereklidir. Nihayetinde unutmamak gerekir ki, denizcilikte aslolan güvenlik ve emniyettir.

