

,LOF 2000 KURTARMA TİP SÖZLEŞMESİ
ve
SCOPIC KLOZU
-I-

Prof.Dr.M.Fehmi Ülgener

I.GENEL OLARAK
LOF 2000 VE SCOPIC

Kurtarma konusunda denizcilik uygulamasında ağırlıklı olarak kullanılmakta olan “*Lloyd’s Open Form*” (“*LOF*”) tip sözleşmesinin 2000 sürümü kullanılır hale gelmiş ve beraberinde bundan evvel kullanılmakta olan formlara kıyasen önemli yenilikleri getirmiştir. Her şeyden önce LOF sistematüğinde temelden bir değişiklik yapılmak sureti ile sözleşme metni bariz bir şekilde azaltılmış (örneğin LOF 95 sözleşmesi yaklaşık 4,5 sayfa iken, LOF 2000 1,5 sayfadır) ve burada sadece kurtarma faaliyeti ile doğrudan doğruya bağlantılı olan hususlar bırakılmıştır. LOF 2000 sözleşmesinde bu suretle basitleştirilen metin aslında arka planda yer almakta olan iki adet forma atıfta bulunmak suretiyle bunları sözleşmenin ayrılmaz bir parçası haline getirmektedir. Bu husus da bundan önceki tip sözleşmeler ile LOF 2000 sözleşmesinin arasındaki farkı açıklamaktadır, buna göre, eski tiplerde olan (ve kurtama faaliyeti ile doğrudan doğruya bağlantılı olmayan) bazı klozlar (daha geniş ve ayrıntılı bir şekilde) bahsi geçen arka plandaki bağımsız formlara dönüşmüşlerdir. Bu formlardan biri kurtarma ücreti, bunun tespiti, bu konuda başvurulacak olan tahkim ile ilgili hususları içeren Lloyd’s Standart Kurtarma ve Tahkim Klozları (“*Lloyd’s Standard Salvage and Arbitration Clauses*” – “*LSSA Clauses*”) olup, diğer form ise isminden de anlaşılacağı üzere tahkim prosedürünü ortaya koyan Lloyd’s Usul Kurallarıdır. (“*Lloyd’s Procedural Clauses*”) Yeni düzende bu tür bir değişikliğe başvurulmasının sebebi, ana belge olan LOF 2000 sözleşmesinde herhangi bir değişiklik yapmaksızın, ilerleyen zamana paralel olarak diğer formlar açısından ortaya çıkan ihtiyaçları karşılayabilmek için tadilat fırsatı yaratmaktır. “*LSSA*” 1.1 Klozu da bu durumu açık bir şekilde ortaya koymaktadır.

Bunun gibi her ne kadar 1989 tarihli Kurtarma Konvansiyonunun 14.maddesi çevreye gelebilecek olan zararı engelleyen ya da azaltan, ancak bu sırada yapılan masrafları sonradan belirlenen kurtarma ücretinden tam olarak karşılayamayan kurtarıcıya “*özel tazminat*” talebinde bulunma imkanı vermekteyse de, buradaki mekanizmanın umulan şekilde çalışmaması sebebiyle uygulamada bu sakınca ISU (“*International Salvage Union*”), Uluslararası P&I Grubu ve Londra Sigorta Piyasasının oluşturmuş bulunduğu üçlü bir anlaşma uyarınca giderilmektedir. Ağustos 1999 tarihinde piyasaya sunulan, 1 Eylül 2000 tarihinde tadilata uğrayan ve Scopic Klozu olarak bilinen bu mutabakat kurtarıcıya yukarıda

belirtilen halde konvansiyonun 14.maddesinden daha geniş bir himaye sağlamaktadır. Söz konusu Scopic Klotu tarafların isteğine bağlı olarak geçerli kılınabilecek bir şekilde LOF 2000 sözleşmesinde de yerini almıştır. Bu husus aşağıda ayrıntılı bir şekilde açıklanacaktır.

Kısaca LOF sözleşmesinin anlamı ve öneminden bahsedecek olursak, bu formun anafikri kurtarma faaliyetini hukuken basitleştirmek, buna başlanmasını kolaylaştırmak ve buradan kaynaklanabilecek olan hukuki sorunları azaltmaktır. Standartlaştırılmış bir sözleşmenin hazır olması sebebiyle kurtaran ve kurtarılan gemilerin kaptanları kolaylıkla ve daha da önemlisi içleri rahat olarak belirtilen form üzerinden anlaşmaya varabilmekte, bu sayede özellikle bilinmeyen bir devletin denizlerinde bir tehlike ile karşı karşıya bulunan geminin kaptanı normal şartlar altında kabul edilemeyecek olan şartları haiz olabilecek diğer bir sözleşmeyi imzalamak ya da imzalamamak konusundaki tereddütlerinden kurtulmaktadır. Buna paralel olarak kurtaran gemi tarafında da verilen (son yıllarda yapılan değişikliklerle çevre zararlarının önlenmesi veya azaltılması için yapılanlar dahil) hizmetlerin karşılığı hakkaniyet çerçevesinde belirleneceği bilinerek rahat ve etkin bir şekilde faaliyetlere başlanılabilmektedir. Belirtilen her iki durum sonradan sözleşmenin ağır şartları içermesini gerekçe göstererek tarafları hukuk yollarına başvurmaktan da kurtarmaktadır. (Bu konuya örnek olarak Ticaret Kanunumuzda bulunan bir maddeyi göstermek mümkündür. Standart formların kullanılması halinde bu maddenin önemi kendiliğinden azalmaktadır. Madde 1228 – “Kurtarma veya yardım hakkında yapılan bir mukavele tehlike zamanında ve tehlikenin tesiri altında yapılmış ve kabul edilen şartlar hak ve nasafet esaslarına aykırı bulunmuş olursa; talep üzerine mahkeme tarafından değiştirilebilir yahut iptal olunabilir. Mukaveleyi yapanlardan biri hile ile mukaveleyi yapmaya sevk edilmiş olur yahut kurtarma veya yardım ücreti, yapılan hizmetlerle her hangi bir cihetten aşırı derecede nispetsiz bulunursa aynı hüküm tatbik olunur.”)

1970 yılından sonra büyük tankerle yapılan ham petrol taşımacılığının artması ve buna paralel olarak bu sırada meydana gelen kazaların çoğalması bu sırada meydana gelen ya da gelebilecek olan çevre zararlarının önlenmesi ya da azaltılması konusunu kurtarma hukukunun başta gelen konusu haline getirmiştir. Buna paralel olarak LOF sözleşmesinin 1980 sürümünde ilk olarak söz konusu hale yer verilmiş ve kurtarıcıya bu sırada yaptığı makul masrafları karşılamak (“*reasonably incurred expenses*”) üzere tazminat talep edebilme imkanı sağlanmıştır. Buna göre kurtarıcı, “*no cure-no pay*” prensibi üzerinden belirlenecek olan kurtarma ücretini aşması hali ile sınırlı olarak belirtilen kategorideki masrafları ile %15 oranında bir ilave meblağa hak kazanabilmektedir.

Çevre zararları konusunda kurtarma hukuku bakımından bunu takip eden gelişme, kavramın 1989 Kurtarma Konvansiyonunda yer alması olmuştur.

Burada kurtarılan değerlerin çevreyi tehdit etmesi durumunda kurtarıcıya özel bir tazminatın ödeneceği kabul olunmuştur. Ancak burada da özel tazminatın ancak “no cure-no pay” prensibi uyarınca belirlenecek olan kurtarma ücretini aşması halinde söz konusu olacağı kuralı korunmuştur. LOF 1980 sözleşmesinde %15 olan ilave meblağ burada artırılmış ve oran %30 olarak belirlenmiştir. (Olağanüstü durumlarda %100 oranında bir imkan bulunmaktadır.)

1989 Konvansiyonunda getirilen bu düzen uygulamadaki ihtiyacı tam olarak karşılayamamış, kurtarıcıların faaliyetleri sırasında masraflarını tam olarak karşılayamayacakları ya da faaliyet sonunda alacaklarını tam olarak tahsil edemeyecekleri endişesi azalarak da olsa devam etmiştir. Bu sırada özel tazminat ile “no cure-no pay” prensibi gereğince belirlenen kurtarma ücreti arasında kalan farkın muhatabı tutulan P&I Kulüplerinin de rahatsızlığı uygulamayı yeni bir düzene sevk etmiştir. Buna göre yukarıda belirtildiği üzere ILU, Uluslararası P&I Gurubu ve Londra Sigorta Piyasası temsilcileri bir araya gelerek konvansiyonun 14.maddesine yerine geçecek, içinde bulunulan duruma daha fazla sayıda muhatap sokan ve bunların rollerini fazlalaştıran bir düzen geliştirmişlerdir. “Special Compensation P&I Clause” ya da kısaca Scopic Klozu olarak tanımlanan bu kloz gelecek sayıdaki konumuzu teşkil edecektir.

II. LOF 2000

“No cure - no pay” prensibine tabi olan LOF 2000 sözleşmesinin önyüzünde 9 adet kutu bulunmaktadır. Bunlar aşağıdadır:

1. Kurtarıcının adı
2. Kurtarılacak olan değerler. (Geminin adı ve kaptan ve diğer gemi adamlarının ya da yolcuların şahsi eşya ve bagajları haricinde gemide bulunan yük, yakıt, kumanya ve diğer değerler)
3. Geminin götürüleceği güvenli yer
4. Tahkim kararı ile teminata uygulanacak olan para birimi (ABD dolarından farklı ise yazılacaktır.)
5. Sözleşmenin tarihi
6. Sözleşmenin yeri
7. Scopic Klozu bu sözleşme gereğince geçerli kılınmış mıdır ? (Evet ya da hayır şeklinde cevap verilecektir.)

8. Kurtarıcıları temsilen sözleşmeyi imzalayan şahıs / imza
9. Kaptan ya da gemi ve diğer değerle adına sözleşmeyi imzalayan şahıs / imza

Sözleşmenin maddeleri ise A ile L arasında sıralanmaktadır:

D. Diğer hakların konumu: İngiliz Hukukuna ithal edilmiş olan 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Konvansiyonunun (“Konvansiyon”) özel tazminat ile ilgili hükümlerine ve geçerli kılınmış olduğu takdirde Scopic Klozuna tabi olmak üzere, kurtarıcının hizmetleri “no cure-no pay” prensibi paralelinde kurtarma hizmeti olarak kabul edilecek ve kurtarıcının özel tazminat ya da Scopic Klozu gereği hak kazandığı kurtarma ücreti “no cure-no pay” prensibi sebebiyle ortadan kalkmayacaktır.

(Sözleşmenin söz konusu maddesi çevre zararları bakımından özel bir düzenleme getirmektedir. Buna göre taraflar arasında geçerli kılınmış olduğu takdirde Scopic Klozu, bu geçerli kılınmamışsa, 1989 Konvansiyonunun 14.maddesi gereğince kurtarıcıya “özel tazminat” ödenecekse, bu “no cure-no pay” prensibi uyarınca belirlenecek olan kurtarma ücretinin doğumunu engellemeyecek ya da buna ilişkin meblağın azalmasına sebep olmayacaktır. Scopic klozu / Konvansiyonun 14.maddesi gereğince belirlenecek olan özel tazminat miktarı ile “no cure-no pay” prensibi uyarınca konvansiyonun 13.maddesi paralelinde tespit edilecek olan kurtarma ücreti arasındaki düzenleme Scopic Klozunun 6 ve 8.1.b maddelerinde yapılmaktadır)

E. Önceki hizmetler: Kurtarıcılar tarafından değerlerin kurtarılması için önceden ve bu anlaşmanın imzalanmasına kadar yapılmış olan hizmetler bu anlaşma kapsamında sayılırlar.

(Bu madde ile kurtarıcının içinde bulunulan tehlikeli durum sebebiyle sözleşmenin yapılmasına kadar geçen sürede vermiş olduğu hizmetlerin karşılıksız kalmaması sağlanmaktadır.)

F. Kurtarılanların maliklerinin yükümlülükleri: her bir kurtarılanın maliki kurtarıcı ile mutlak bir işbirliği içinde olacaktır. Özellikle;

- (i) Gereksiz yere zarara uğratmamak, feda etmemek ya da terk etmemek şartıyla, kurtarıcılar geminin makinelerini ve donanımını her hangi bir karşılık vermeksizin makul bir şekilde kullanabilirler;
- (ii) Sağlanan hizmetler ile bağlantılı olması ve hatırı sayılır bir zorluk ya da gecikme ile sağlanabilir olmaması şartıyla, kurtarıcıların gemi ya da diğer değerlerle ilgili olan her türlü bilgiyi edinmeye hakları bulunmaktadır.
- (iii) 3.kutuda belirtilmiş olan veya A Klozu gereği belirlenen veya mutabakata varılan güvenli yere giriş için kurtarılanların malikleri de kurtarıcılar ile işbirliği yapacaklardır.

(Kurtarma faaliyeti bakımından her ne kadar kurtarıcı taahhüt altına girmekteyse de, bir çok durumda ilgili faaliyetlerin gerçekleştirilebilmesi için mutlaka kurtarılan gemi, bunun kaptanı ve hatta bunun donatanının da bunlara iştirak etmesi gerekmektedir. Özellikle geminin kurtarılması sırasında bunun makinelerinden ve diğer donanımından faydalanılmakta, bu sırada içinde bulunan malzeme de kullanılabilir. Ayrıca gemiyi en yakından tanıyan şahıs konumundaki kaptanın da kurtarıcıya fiilen ve bilgi vermek suretiyle yardım etmesi gerekmektedir. Kurtarılan geminin donatanın da, yukarıda belirtilen hususlara engel olmaması yanında, sonradan getirileceği limana girebilmesi ve burada teslim edilebilmesi bakımından bazı faaliyetlerde bulunması gerekmektedir.)

G. Faaliyetlere son verme hakkı: Konvansiyonun 12 ve / veya 13.maddesine uygun olarak kurtarma ücretinin doğumunu sağlayabilecek bir sonucun alınmasının artık muhtemel gözükmemesi durumunda, donatan veya kurtarıcılar diğer tarafa makul bir yazılı ihbar yapmak suretiyle verilen hizmetleri sona erdirebilirler.

(Kurtarma faaliyeti sırasında bunun başarılı olma ihtimalinin bulunmadığı anlaşılırsa, söz konusu kloz ile hem kurtaran, hem de kurtarılan gemi donatanlarına faaliyetleri sona erdirmeye hakkı tanınmaktadır. Ancak bizce maddenin yapısı yeterli değildir, buna göre ilgili konuda her iki tarafın aynı fikri paylaşmalarını durumunda nasıl bir metod uygulanacağı belirsizdir.)

H. Taahhüdün ifa edilmiş olarak değerlendirilmesi: Değerler 3.kutuda belirtilmiş olan veya A Klozu gereği belirlenen veya mutabakata varılan güvenli yere selamete ulaştırıldıkları takdirde, kurtarıcılar taahhütlerini yerine getirmiş olarak kabul edilirler. Bu kural bakımından değerler (ya da bunların bir kısmı)

hasara uğramış olsa ya da bakıma ihtiyaçları bulunsa dahi, (i) kurtarıcılarının liman makamları ya da devletin bir kurumu ya da benzer bir yetkilinin taleplerini yerine getirmek üzere kurtarılanlara nezaret etmek görevi yoksa veya (ii) değerlerin zıya'a uğramaması veya hasarın artmaması veya gecikmenin önlenmesi için kurtarıcılarının veya diğer kurtaranların vasıflı hizmetlerine ihtiyaç bulunmamakta ise bunların güvenli bir halde oldukları kabul edilir.

(Sözleşme metninden görüldüğü üzere geminin faaliyet tamamlandıktan sonra nereye götürüleceği çeşitli şekillerde tespit edilebilmektedir. Buna göre sözleşmenin önyüzündeki 3.numaralı kutunun doldurulması ile bu yer belirlenebilmekte ya da sözleşmenin A Klozu gereğince söz konusu yer bu sözleşme yapıldıktan sonra taraflar arasında tespit edilebilmektedir. İnceleme konusu olan kloz uyarınca gemi salimen buraya getirilmiş olduğu takdirde kurtarıcılar taahhütlerini yerine getirmiş olarak değerlendirilmektedirler. Maddenin devamında kurtarıcılarının resmi makamların ortaya koydukları kurallara uyum sağlamak ya da kurtarılan değerler için halen vasıflı bir kurtarıcı hizmeti vermek için kurtarılanın başında kalmak gibi bir zorunluluklarının bulunmaması halinde, gemi ve / veya yük hasarlı ya da bakıma muhtaç bir halde bulunsa dahi taahhüt ifa edilmiş olarak değerlendirmeye devam edilmektedir.)

I. Tahkim ve LSSA Klozları: Kurtarıcılarının ücretleri ve / veya özel tazminat Londra'da Lloyd's Standart Kurtarma ve Tahkim Klozları ("LSSA Klozları") ve Lloyd's Usul Kurallarında belirlenen şekilde tespit edilecektir. LSSA Klozları ve Lloyd's Usul Kuralları işbu sözleşmenin bir parçası olarak kabul edilecek ve bunun bir bölümünü oluşturacaktır. İşbu sözleşmeden ya da bu sözleşme gereğince yapılan faaliyetlerden kaynaklan diğer her türlü uyuşmazlık da aynı şekilde tabi olmak üzere tahkim yolu işe çözülecektir.

(Yukarıda açıklanmış olduğu üzere, LOF 2000 sözleşmesinin bir özelliği olarak kurtama faaliyeti ile doğrudan doğruya ilgili olmayan hususlar arka plandaki formlara yollanmışlardır. Bu maddede sözleşmenin bir parçasını oluşturmakta olan söz konusu formlar ve bunların beraberinde getirdikleri –tahkimin Londra'da yapılacağı gibi-sonuçlar ortaya konulmaktadır.)

J. Yetkili Hukuk: İşbu sözleşme ve bunun altındaki her tahkim İngiliz Hukuku-na tabidir.

(Bu madde ile İngiliz Hukuku yetkili hukuk olarak tayin edilmektedir, dolayısıyla örneğin iki Türk armatörü arasında yapılacak olan bir kurtarma LOF 2000 sözleşmesi üzerinden

gerçekleştirilecekse, bu konuda yetkili hukuk olarak İngiliz Hukuku öne çıkmaktadır.)

K. Yetkinin kapsamı: 2.Kutuda belirtilen değerler adına işbu sözleşmeyi imzalayan kaptan ya da diğer her hangi bir şahıs bunların maliklerinin temsilcisi olarak sözleşmenin tarafı olur ve sözleşmenin ifa edilmesi (kendi adına ya da müteselsil bir şekilde olmayarak) malikler bakımından hüküm ifade eder.

(Uygulamada birçok halde kurtarma sözleşmesi kurtarılacak olan geminin kaptanı tarafından imzalanmaktadır. Bu durumda sözleşme donatan bakımından geçerli olacak mıdır? Kaptan tarafından incelenecek olursa, bu şahsın geminin bir tehlike ile karşılaşması halinde donatanı bağlayacak bir şekilde kurtarma sözleşmesi yapabilecek yetkiye sahip olduğu kabul edilmektedir. 1989 Konvansiyonununun 6.2. hükmünde de bu durum hem donatan, hem de yükle ilgililer bakımından sarih bir şekilde ortaya konulmaktadır. Bu durum söz konusu gemide taşınmakta olan yüklerin ilgilileri bakımından da böyledir.

L. Teşvik yasağı: İşbu sözleşmeyi imzalayan ya da adına imzalanan her hangi bir taraf bu sözleşmenin yapılmasını teşvik için bir vaadde bulunamaz, bunu kabul edemez, böyle bir vaadde bulunacağını taahhüt edemez ve bunu karşı taraftan isteyemez.

(Söz konusu madde ile tarafların her hangi bir maddi şekilde teşvik edilmeleri yasaklanmaktadır.)