

LOF 2000 KURTARMA TİP SÖZLEŞMESİ
ve
SCOPIC KLOZU
-II-

Prof.Dr.M.Fehmi Ülgener

III.SCOPIK CLAUSE

A.Giriş

Bundan evvel ki yazımızda LOF 2000 sözleşmesi genel hatları ile ortaya konulmuştu, bunun devamı niteliğinde olan bu yazıda ise Scopic klozunun tercümesi ve tefsiri yer almaktadır.

Scopic klozunun incelenmesine başlamadan önce, 13.madde ücreti olarak kastedilen meblağın 1989 Kurtarma Konvansiyonunun 13.maddesi uyarınca ve “no cure-no pay” prensibi çerçevesinde sonradan tahkim yolu ile belirlenecek olan “kurtarma ücretinin” ifade edildiğini, “tazminat” olarak belirtilen ile ise Scopic Klozu (ya da bunun geçersiz olduğu durumlarda adı geçen konvansiyonun 14.maddesi) gereğince hesaplanacak olan Scopic tazminatının (ya da konvansiyon bakımından “özel tazminatın”) kastedildiğini hatırlatmak faydalı olacaktır.

B.Scopic Klozu

1. Genel olarak

İşbu Scopic Klozu 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Konvansiyonunun 14. maddesini (14.madde) geçerli kılan her türlü “No cure-no pay” Lloyd’s Kurtarma Sözleşmesi formunun (“ana sözleşme”) bir ekidir. Ana sözleşmedeki tarifler Scopic klozu için de geçerlidir. Scopic Klozu ile ana sözleşme veya uygulanacak olan hukuk arasında bir çelişki bulunduğu takdirde, 2.madde uyarınca geçerlilik kazandırılan Scopic Klozu, sözleşmenin uygulanmasını sağlamak bakımından gerekli olduğu ölçüde önceliklidir.

LOF 2000 sözleşmesi ile ilgili olan bölümde de belirtmiş olduğumuz üzere, gerekli usul kuralları yerine getirilmiş olduğu takdirde Scopic Klozu söz konusu sözleşme bakımından da geçerli hale gelmektedir. Ancak önemle belirtilmesi gerekir ki, Scopic Klozu sadece LOF 2000 ile kullanılacak bir kloz olmayıp, klozdaki “1989 Konvansiyonunun 14.maddesini ithal eden her türlü -no cure-no pay- prensibine tabi Lloyd’s Kurtarma sözleşme için geçerlidir” ifadesi sebebiyle Scopic Klozunun Lof 90 ve LOF 95 sözleşmeleri ile de kullanılabilmesi mümkündür.

Birinci maddenin ilk bendinde ayrıca Scopic Klozunun uygulanması bakımından sözleşme ya da uygulanacak olan hukuk arasında bir farkın bulunması durumunda bu sorun söz konusu kloz lehine bir öncelik getirmek suretiyle çözüme kavuşturulmaktadır. Böylece LOF 2000 değil (zira söz konusu sözleşme Scopic Klozu ile birlikte kullanılmak üzere hazırlanmış olduğundan dolayı, en azından kural olarak aralarında bir çelişkinin doğmaması gerekmektedir), diğer LOF sözleşmelerinde bulunabilecek olan Scopic Klozuna aykırılıklar giderilmiş olmaktadır.

Konvansiyonun 14(1) – 14(4) maddeleri uyarınca özel tazminatın belirlenmesi ile ilgili yöntem, (4).madde hükmüne tabi olmak üzere, bundan sonra ortaya konulacak olan yöntem bakımından da göz önüne alınacaktır. Scopic Klozu ana sözleşmeye dahil edilmişse, bu klozun 4.bendinde belirtilen haller dışında kurtarıcı 14.madde gereğince her hangi bir talepte bulunamaz. Rehin hakları ve zamanaşımı bakımından verilen hizmetler kurtarma faaliyetleri gibi kabul edileceklerdir.

İlgili maddenin devamında Konvansiyonun özel tazminat ile ilgili maddesine atıfta bulunulmakta ve buradaki 14.4 maddesi uyarınca özel tazminatın ancak 13.madde uyarınca tayin edilecek olan kurtarma ücretini aşması durumunda söz konusu olabileceği hükmü Scopic klozunun uygulanması bakımından da geçerli kılınmaktadır.

Bunun yanında Scopic tazminatı ile 14.madde gereğince hesaplanacak olan özel tazminat arasında ilişki kurulmakta ve böylece Scopic tazminatının yanında ayrıca 14.madde gereğince de bir meblağın belirlenmesi önlenmektedir, (bu düzen Scopic Klozunun geçerli kılınması sonucunda 14.maddenin uygulanamaz hale geleceği sonucu ile uyum halindedir.) şu kadar ki kanaatimize göre Scopic Klozu 5.4 bendi gereğince tespit edilecek olan ek ücret kavramı bu konuda bir istisna olarak ortaya konulmaktadır. Söz konusu klozun son cümlesinde rehin hakları ve zamanaşımı konularında kurtarma faaliyetine atıfta bulunmakta ve bu suretle her iki kapsam belirtilen konularda aynı hukuki düzene tabi kılınmaktadır.

2. Scopic Klozunun geçerli hale getirilmesi

Kurtarıcı seçtiği her hangi bir anda ve özellikle “çevre zararı tehditi” bulunmasa dahi geminin donatanına yazılı bir şekilde ihbarda bulunmak şartıyla Scopic Klozunu geçerli hale getirebilir.

LOF 2000 sözleşmesi ile ilgili açıklamalarda belirtilmiş olduğu gibi, bu sözleşme bakımından Scopic Klozu kendiliğinden geçerli bir durumda değildir, özel bir usule tabi olarak (yazılı bir şekilde ihbarda bulunmak sureti ile) klozun geçerli hale getirilmesi gerekmektedir. Bunun ne zaman gerçekleştirileceği bakımından inceleme konusu olan maddede “her hangi bir anda” şeklinde bir ifade kullanılmak suretiyle düzenleme yapılmaktadır, dolayısı ile kurtarıcı ilgili hizmetleri vermeye başladıktan hemen sonra Scopic klozunu geçerli hale getirebileceği gibi, bunun gerekli olduğunu anladığı diğer her hangi bir anda da bu yola başvurabilir.

İlgili madde’de dikkat çeken hususlardan biri de, Scopic Klozunun geçerli hale getirilebilmesi bakımından “çevre zararı tehdidinin” aranmamasıdır, buna göre kurtarıcı böyle bir tehdit olmasa da kloza geçerlilik kazandırabilecektir; bunun diğer bir anlamı ise gemi donatanının bu duruma bulunulan an itibarı ile ya da sonraki bir safhada (Scopic klozunun hesaplanması anında) “çevre zararı tehdidi” bulunmamakta idi şeklinde bir iddia ile itiraz etme imkanının bulunmamasıdır.

Yukarıda belirtilmiş olan nokta Scopic Klozunu 14.madde özel tazminatından ayırmakta olan başlıca hususlardandır; özel tazminata ilişkin düzenlemenin söz konusu olabilmesi bakımından çevrenin tehdit altında bulunması gerekirken, böyle bir hal Scopic Klozu bakımından söz konusu değildir; bu sebeple özel tazminata ilişkin her hangi bir tehdit hali bulunmadığı bir durumda kurtarıcı ilerideki safhaları teminat altına alabilmek bakımından Scopic Klozunu geçerli hale getirebilmektedir.

Scopic tazminatının hesabı bakımından göz önüne alınacak olanlar, yazılı ihbarın geminin donatanına verilmesinden sonra yapılanlar olup ve ihbardan önce verilmiş olan hizmetlerin karşılığı işbu Scopic Klozu gereğince değil, ana sözleşmeye ithal edilmiş olan Konvansiyonun 13.maddesi (“13.madde”) uyarınca belirlenir.

Her ne kadar Scopic klozunun geçerli hale getirilmesi bakımından her hangi bir safha ya da zaman belirlenmemekteyse de, unutulmamalıdır ki Scopic klozunun geçerli hale gelmesinden

önce çevre zararlarının önlenmesi ya da azaltılması ile ilgili olarak verilen hizmetler bu kloz ya da 14.madde uyarınca değil, kurtarma ücreti kapsamında 13.madde gereğince hesaba katılacaklardır. Bu bakımdan Scopic klozunun geçerli hale getirilmesi gerekmekte ise, bu ne kadar önceden yapılırsa, kurtarıcı bakımından o denli gerekli ve faydalı olacaktır.

3. SCOPIC tazminatının teminat altına alınması

(i) Kurtarıcının Scopic Klozunu geçerli hale getirdiğine ilişkin yazılı ihbarının tebellüğ edilmesinden itibaren 2 çalışma günü (Cumartesi ve Pazar ile Lloyd's tarafından genellikle tatil günü olarak kabul edilen günler hariç) içerisinde donatan kurtarıcının makul olarak kabul edebileceği bir form dahilinde, kurtarıcıya Scopic tazminatını teminen faiz ve masrafları da kapsayacak bir şekilde meblağı 3.000.000 USD olan, banka teminat mektubu ya da P&I Kulüp mektubu verecektir.

Scopic klozunun geçerli hale getirilmesinin sonucu, burada belirtilen düzen çerçevesinde kurtarıcının çevre zararını engellemek ya da azaltmak bakımından yaptığı hizmetlerin tazmin edilmesidir. Bu şekilde ortaya çıkacak ve ileride ödenecek olan meblağın teminat altına alınması bakımından 3.madde özel bir düzen ortaya koymaktadır.

Bunun süresi klozun geçerlilik kazanmasından itibaren 2 iş günü olup, meblağı sabit bir şekilde belirlenmiştir. (USD 3.000.000) İleride görüleceği üzere söz konusu sabit meblağın değişen şartlar sebebiyle gemi donatanı tarafından sonradan azaltılması, ya da kurtarıcı tarafından artırılması mümkündür.

Bu düzene göre kurtarılan geminin donatanı söz konusu ücretin zamanı geldiği anda ödeneceğini temin edecektir. Şekil bakımından getirilen kriter ise teminatın kurtarıcı tarafından kabul edilebilecek bir form olmasıdır. Bu bakımdan uygulamada kullanılmakta olan standart banka teminat mektubu formlarının geçerli olması gerektiği düşüncesindeyiz, dolayısıyla belirtilen formatın dışındaki teminat metinlerinin kurtarıcı tarafından talep edilememesi gerekmektedir. Hemen belirtilmelidir ki, Scopic Klozunu düzenleyenler ayrıca bunun yanında kullanılabilecek olan bir teminat mektubu metni de hazırlamışlardır. Bunun kullanılması halinde tarafların arasında meydana gelebilecek olan bir takım uyuşmazlıklar da kendiliğinden halledilebilecektir.

Banka teminat mektubu yanında diğ er bir alternatif ise geminin P&I kulübü tarafından verilecek olan bir garanti mektubudur. ("Letter of undertaking") Uygulamada gemi donatanı / P&I Kulübü tarafından bu şekilde bir teminat vermekte, kurtarıcının ise banka teminat mektubu talep etmekte ısrarcı davranabileceği düşüncesinden hareketle bu şekilde meydana gelebilecek bir uyuşmazlığın ne şekilde çözüme kavuşturulabileceği konusunda kloz metnindeki maddelerin yetersiz kaldıkları düşüncesindeyiz. Her ne kadar inceleme konusu maddenin son bendinde teminatın şekli ile ilgili olarak meydana gelen uyuşmazlıkların hakem yolu ile çözüleceği belirtilmekteyse de, şeklin banka teminat mektubu mu yoksa kulüp taahhüd mektubu mu olacağı konusunda hakem önüne taşınabilecek bir halin bulunmadığı görünmektedir. Dolayısıyla bulunulan an itibarı ile hangi tarafın diğ er taraf üzerindeki etkisi fazla ise, çözümün bu şekilde sağlanacağını düşünmekteyiz.

(ii) Teminat verildikten sonra geminin donatanı faiz ve masraflar da dahil olmak üzere Scopic tazminatının verilen teminat miktarından daha az olacağını belirlemişse, kurtarıcıdan bunun makul bir miktara indirmesini talep edebilir ve kurtarıcı da makul bir meblağ üzerinde mutabakata varılmış olduğu takdirde bu talebi yerine getirmekle yükümlüdür.

Yukarıda belirtilmiş olduğu üzere klozun geçerli hale getirilmesinden sonra iki iş günü dahilinde kurtarıcıya verilecek olan teminatın meblağı USD 3.000.000 meblağı üzerinden sabitlenmiştir. Bu meblağın sonradan verilen hizmetler ve içinde bulunulan şartlar paralelinde fazla olduğu belirlendiği takdirde, kurtarılan gemi donatanının kurtarıcıya teminatın azaltılması için başvuruda bulunma hakkı bulunmaktadır. Bendin düzenleniş şeklinden bu durumda tarafların karşı karşıya gelerek yeniden belirlenecek olan teminat miktarının ne olacağı konusunda fikir teatisinde bulunmaları ve bu suretle bir mutabakata ulaşmaları gerekmektedir; böylece ortaya çıkan bir meblağın makul olması durumunda söz konusu bend kurtarıcının teminatın azaltılmasını engelleyemeyeceğini ifade etmektedir.

(iii) Teminat verildikten sonra kurtarıcı faiz ve masraflar da dahil olmak üzere Scopic tazminatının verilen teminat miktarından daha fazla olacağını belirlemişse, gemi donatanından bunun makul bir miktarda artırılmasını talep edebilir ve kurtarıcı da makul bir meblağ üzerinde mutabakata varılmış olduğu takdirde bu talebi yerine getirmekle yükümlüdür.

Bu bend'de ise bir öncekinde ortaya konulan düzenin aksi yer almaktadır; buna göre 3.000.000 USD tutarında teminat verilmiş, ancak sonradan bu meblağın kurtarıcının Scopic tazminatını karşılayamacağı anlaşılmıştır. İlgili bendin böyle bir halde ortaya koyduğu düzen (ii) bendindeki düzenin aynısıdır, şu kadar ki yeni meblağın makul olması durumunda teminatın artırılmasını bu sefer kurtarılan gemi donatanı (ve onun P&I Kulübü) engellememektedir.

(iv) Bir anlaşma olmadığı takdirde, teminat verecek taraf, teminatın şekli, teminat miktarındaki indirim ya da bunun artırılması ile ilgili uyuşmazlıklar hakem tarafından çözüme kavuşturulurlar.

Teminatın verilmesi, bunun şekli, zamanı ve sonradan azaltılması ya da artırılması ile ilgili olan işbu bendin uygulanması bakımından ortaya çıkabilecek olan uyuşmazlıkların çözümü (iv) bendi gereğince tahkim yolu ile olmaktadır. Dolayısıyla (ii) ve (iii) bendleri gereğince meblağın sonradan değiştirilmesi ile ilgili olan hususlarda tarafların bir mutabakata varamaması durumunda bunun çözüm yeri hakemdir. Bunun gibi teminat / taahhüt mektubu metninin düzenlenmesi ya da ileride tefsir edilmesi ile ilgili olarak meydana gelebilecek olan uyuşmazlıklar da hakem tarafından çözüleceklerdir. Ancak tekrar etmek gerekmektedir ki, mektubun banka mı yoksa P&I Kulübü tarafından mı verileceği hususundaki anlaşmazlıkların halli bizce hakeme ait olmayan bir husus olup, bu sorunun cevabı tarafların birbirlerine karşı olan durum ve pazarlık güçleri ile verilecektir.

4. Scopic Klotunun geri çekilmesi

Gemi donatanın teminatı 2 çalışma günü dahilinde vermemesi durumunda, kurtarıcı yazılı bir şekilde ihbarda bulunmak şartıyla Scopic klotunu tüm hükümleri ile birlikte geri çekebilir ve bu suretle hakları bakımından Scopic Klotu yokmuşcasına 14.maddeyi de içermekte olan ana sözleşmeyi geçerli kılabilir. Bununla beraber Scopic Klotunun geri çekilmesine ilişkin yazılı ihbarın yapılması anında gemi donatanının teminatı ya da donatan ile kurtarıcının mutabakat sağlayabileceği diğer bir teminatı vermemiş olması gerekmektedir.

Bir önceki maddede teminatın sağlanması ile ortaya konulan düzenin kurulamaması halinde ne olacağı Scopic klotunun 4.maddesi ile ortaya konulmaktadır. Buna göre donatanın klotun geçerlilik kazanmasından itibaren iki iş günü içerisinde kurtarıcıya teminatı vermemesi durumunda kurtarıcı çevre zararının engellenmesi ya da azaltılması için yapmış olduğu masraf ve

diğer alacaklarının karşılanabilmesi bakımından konvansiyonun 14.maddesine geri dönüş yapabilmektedir. Bilindiği üzere Scopic klozu kendiliğinden geçerli değildir, kurtarma hizmetinin başladığı anda çevre zararları bakımından kendiliğinden geçerli durumdaki düzen 14.maddedir, kurtarıcı yazılı bir şekilde ihbarda bulunmak sureti ile 14.madde düzenini geçersiz kılmakta ve bunun yerine Scopic düzenini getirmektedir. Ancak bu düzen bakımından gerekli olan teminatın sağlanması hususu zamanı içinde gerçekleşmediği takdirde, kurtarıcının yine bir yazılı ihbarda bulunmak suretiyle Scopic Klozunu geçersiz, 14.madde düzenini ise geçerli kılmak imkanı bulunmaktadır.

Maddenin devamında Scopic klozunu geçersiz kılan yazılı ihbarın verilebilmesi bakımından bir şart ortaya konulmaktadır, buna göre kurtarılan gemi donatanı bir önceki madde gereğince aranan teminatı (banka teminat mektubu ya da tarafların aralarında mutabakata varmış oldukları diğer bir teminatı) kurtarıcıya vermiş olması durumunda artık kurtarıcının bunu kabul etmesi gerekmektedir.

Bu konuda karşımıza önemli bir husus çıkmaktadır, bir önceki maddenin son bendine göre teminatın şekli bakımından tarafların arasında çıkabilecek olan uyuşmazlıklar tahkim yolu ile çözüleceğine göre, böyle bir durumda kurtarıcının hakem tarafından belirlenen mektup metnini menfaatlerine aykırı bulması durumunda inceleme konusu maddenin yarattığı imkanı kullanabilecek ve Scopic Klozunu geçersiz hale getirebilecek midir ? Bize göre 3. ve 4.maddenin tefsirinden bu sorunun olumsuz bir şekilde cevaplandırılması gerekmektedir. Zira bir taraftan madde 3 / son hükmü bulunmakta, diğer taraftan da 4.maddenin son cümlesi teminatın verilmiş olması durumunda (diğer bir ifadeyle hakemin kurtarılan gemi donatanı lehine bir karar vermek suretiyle verilmiş olan teminat mektubun geçerli hale gelmiş ise) artık kurtarıcının Scopic Klozu düzenine devam etmek zorunda olduğunu ortaya koymaktadır.

5. Tarifeler

(i) Scopic tazminatı istihdam edilen şahıslar, römorkör ve diğer yüzer araçlar, taşınabilir kurtarma donanımı ve kurtarıcının cebinden yapmış olduğu harcamalar ile bunlara ilişkin olarak tahakkuk eden serbest ücrete ilişkin tarifelerdeki birimlerin toplamıdır.

5.madde'de Scopic tazminatının ne şekilde hesaplanacağına ilişkin kriterler ortaya konulmaktadır. Bu konuda klozun ekinde yer alan (A) tarifelerdeki esaslar uygulanmak suretiyle verilen hizmetler bakımından bu sırada istihdam edilen şahıslar, römorkör ve diğer yüzer araçlar, donanımlar ile kurtarıcının cebinden yapmış olduğu masraflar göz önüne alınacaktır. Buna ilişkin tarifelerde ise söz konusu kalemler özellikleri belirtilmek sureti ile tarif edilmekte ve bu kapsama giren kalemlerin günlük olarak karşılıklarına yer verilmektedir. (Örneğin kurtarıcının kaptanı için 1.500 USD, dalgıç için 750 USD, römorkörler bakımından 5000 bhp kuvvetindeki bir römorkör için bhp başına 2 USD (yani 10.000 USD), 301 kw üzerindeki jeneratörler için 350 USD)Dolayısıyla tazminatın hesaplanması tariflerde yer alan kalemlerin somut olayda belirlenmesi ve bunların ne kadar bir süre kullanıldıklarının tespit edilmesi ve son olarak bulunan meblağların toplanması ile gerçekleş-tirilecektir.

Somut olayda kullanılanların bu tarifelere uygulanması sonucunda Scopic tazminatı kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. "A" ekinin 4.bendinde ise kullanılan donanımın kurtarıcı ya da fiillerinden sorumlu olduğu şahısların kusur ya da ihmalleri olmaksızın bozulması halinde bu durumun (söz konusu donanımın arızalanmasından sonra kaza yerinde kalıp kalmadığı ve kaza yerinde tamir edilip edilmediği ve nihayet arızadan sonra kullanılıp kullanılmadığı alternatifleri dahilinde) Scopic tazminatı üzerindeki etkileri düzenlenmektedir.

(ii) İstihdam edilen şahıslar, römorkör ve diğer yüzer araçlar ile taşınabilir kurtarma donanımına ilişkin Scopic tazminatı "A" ekinde yer alan tarife uyarınca harcanan zaman ve kullanılan kalemler göz önüne alınarak tespit edilecektir. Bu tarife Ek "B(1) (b)" uyarınca SCR komitesi tarafından gözden geçirilerek tadil edilene kadar uygulanacaktır. Scopic tazminatının hesaplanmasına ilişkin tarifeler kurtarma hizmetlerinin verildiği anda geçerli olan tarifelerdir.

(i) Bendi bakımından yapmış olduğumuz açıklamalara ek olarak, (ii) bendinde (A) ekinde yer alan tarifelerin (B) ekinde yer alan sabit SCR komitesi tarafından değiştirilene kadar geçerliliklerini sürdürecekleri belirtilmekte ve bu bakımdan hizmetlerin verildiği anda yürürlükte olan tarifelerin Scopic tazminatının hesaplanması bakımından kullanılacakları ortaya konulmaktadır.

(iii) "Kurtarıcının cebinden yapmış olduğu harcamalar" her hangi bir üçüncü şahsa kurtarıcı tarafından, ya da onun adına ya da onu temsilen makul olarak

ödenen meblağlar olup, bu kapsama özellikle istihdam edilen şahıslara, römorkör ya da diğer yüzen araçlar ve diğer donanıma ödenen meblağ ile faaliyet için gerekli olan diğer masraflar dahildir. Aşağıdaki şartlara tabi olmak kaydıyla, söz konusu masraflar harcanan meblağı üzerinden kabul edileceklerdir:

Gerek 14.madde, gerek Scopic klozu bakımından “kurtarıcının kendi cebinden yapmış olduğu masraflar” kavramı önem arz etmektedir. Bu kavramın en basit bir şekilde açıklanması, söz konusu meblağın kurtarıcı tarafından önce ve bizzat yapılması, sonradan 14.madde ya da Scopic tazminatı kapsamına alınmak suretiyle gemi donatanından tahsil edilebilmesi şeklindedir. Örneğin faaliyetlerin devamı sırasında kurtarıcının ek bazı römorkörleri tahsis etmesi, ya da diğer özel bir aracı devreye sokması sebebiyle üçüncü şahıslara ödemiş olduğu meblağlar bu kapsamda yer almaktadır. Bu maddenin devamında inceleme konusu masraf türünün tazminat kapsamına sokulması şart ve kuralları belirlenmektedir.

(a) Harcamalar diğer bir ISU üyesi ya da onun bir yan kuruluşundan çalışan şahısların, ya da buna ait olan römorkör ya da diğer yüzer araçların veya diğer donanımın istihdam edilmesi ile ilgili ise, fiili harcama göz önüne alınmaksızın, hesaplama “A” ekinde belirtilen tarife uyarınca yapılacaktır.

Tazminat miktarının hesaplanması bakımından faaliyetlerin sürmesi sırasında görülen ihtiyaç üzerine kurtarıcı tarafından devreye sokulan şahısların kim tarafından istihdam edildiği ya da donanımın kime ait olduğu konusunda bir ayırım yapılmaktadır. Buna göre istihdam eden / malik üçüncü şahsın kurtarıcı gibi (buradan kurtarıcının ISU –International Salvage Union- üyesi olması gerektiğine ilişkin bir sonuç doğmaktadır ki, bunun böyle olmadığı hallerde ne gibi bir değişikliğin meydana geleceği metinden anlaşılamamaktadır) bir ISU üyesi olması durumunda hesaplama şeklinde hiçbir değişiklik olmayacak ve istihdam edilen şahıslar ile kullanılan donanım doğrudan doğruya kurtarıcıya aitmişcesine tazminat diğer kalemlerdeki gibi doğrudan doğruya “A” ekindeki tarifeler göz önüne tutulmak suretiyle belirlenecektir.

(b) Şahıs, römorkör ya da diğer yüzen araçlar ile diğer donanım ISU üyesi olmayan bir taraftan sağlanmışsa ve harcama “A” ekindeki tarife uyarınca belirlenen meblağdan daha fazla ise, içinde bulunulan halin özellikleri uyarınca kurtarıcının bu tür kalemleri söz konusu miktarı ödeyerek sağlamanın makul olduğuna

donatanın kaza temsilcisinin (“SCR”) kanaat getirmesi şartıyla, fiili masrafın tamamı kabul edilecektir.

Söz konusu bend’de ise hizmetler sırasında kullanılan şahıslar ile donanımın ISU üyesi olmayan bir üçüncü şahsa ait olması ya da onun tarafından istihdam edilmesi alternatifi ortaya konulmaktadır. Böyle bir durumda tazminatın belirlenmesi bakımından öncelik verilecek olan yine “A” ekinde yer alan tarifelerdir. Ancak bu suretle belirlenen meblağ gerçekte kurtarıcının cebinden yapmış olduğu harcamalardan az ise, bu durumda tazminat miktarının tespit edilmesi bakımından dikkate alınacak olan “A” ekindeki tarifeler değil, fiilen yapılan masraflardır. Şu kadar ki, bu harcamaların donatan kaza temsilcisi (“SCR”) tarafından makul bulunmaları gerekmektedir.

(iv) Yukarıda belirtilen kalemlere ve kurtarıcının cebinden yapmış olduğu harcamalara ilave olarak, kurtarıcı ayrıca tarifelerin %25 oranında standart bir ek ücrete de hak kazanacaktır.

(i), (ii) ve (iii) bendleri gereği belirlenecek olan tazminat meblağına ayrıca bu suretle bulunan rakkamın %25’i oranında ek bir ücret de eklenecektir. Scopic tazminatının içinde bunun haricinde yer alanlar verilen hizmetlerin kurtarıcıya maliyetini temsil ederken, söz konusu ek meblağ ise kurtarıcının bu sıradaki emeklerinin karşılığı olarak bir ücret şeklinde ortaya çıkmaktadır.

Buna karşılık 5 (iii) (b) bendinde tarif edilen cepten yapılmış masrafların “A” ekinde yer alan tarifeler uyarınca ortaya çıkan meblağı aşması durumunda, kurtarıcının alacağı ek ücret aşağıda yer alan kalemler dahilinde ve hangisi daha fazla ise o meblağ geçerli olmak üzere;

(a) İstihdam edilmiş olan şahıs, römorkör ya da diğer yüzen araçlar ve diğer donanım ile ilgili fiili harcamalar + tarife uyarınca belirlenen meblağın %10’u

(b) Bu şahıs, römorkör ya da diğer yüzen araçlar ve diğer donanıma ilişkin tarife uyarınca belirlenen meblağ + tarife uyarınca belirlenen meblağın % 25’i

olarak tespit edilecektir.

İnceleme konusu bend’de ek ücret hali ve miktarının belirlenmesi bakımından özel bir hal de bulunmaktadır. Buna göre (iii.b) bendi gereği yapılmış olan masrafların tarife gereği belirlenen

miktardan fazla olması durumunda ise aşağıda belirtilen alternatiflerden hangisi daha fazla ise, kurtarıcı ek ücret olarak o meblağa hak kazanacaktır:

- *Fiili harcamaların göz önüne alındığı alternatif: Cepten yapılmış olan masraflar "A" ekinde yer alan tarifeler uyarınca tespit edilecek olan meblağı aşmakta ise, bu durumda fiilen yapılan masraflar nihai tazminatın belirlenmesi bakımından göz önüne alınacağından, (i), (ii) ve (iii) bendleri gereğince belirlenmiş olan tazminat miktarının %10'u oranında ek bir ücretin,*
- *Tarife miktarının göz önüne alınacağı alternatif: "A" ekinde yer alan tarifeler uyarınca tespit edilecek olan meblağ cepten yapılmış olan masraflardan az değilse, bu durumda tarifeler nihai tazminatın belirlenmesi bakımından göz önüne alınacağından, (i), (ii) ve (iii) bendleri gereğince belirlenmiş olan tazminat meblağının %25'i oranında ek bir ücretin nihai meblağa ulaşmak için eklenmesi gerekecektir.*

6. 13.madde ücreti

(i) Kurtarıcı Scopic klozunu geçerli kılmış olsa dahi, ana sözleşme gereğince yapılan kurtarma faaliyetlerine ilişkin ücret 13.madde uyarınca belirlenecektir. Yukarıdaki 5.bend uyarınca tespit edilen Scopic tazminatı sadece geminin donatanı tarafından; bu meblağın - döviz kuru ayarlandıktan sonra, ancak faiz ve masrafların ilave edilmesinden önce kurtarılan (yük, yakıt, yağ ve kumanya dahil olmak üzere) tüm değerler tarafından ödenecek olan - 13.madde ücretini (ücret belirlenmemişse, 13.madde gereğince muhtemelen tespit edilecek olan ücret) aşması şartı ve oranında; bu ücret ya da bunun bir kısmı tahsil edilemese de; ödenecektir.

6.madde Scopic tazminatının muhatabının sadece kurtarılan geminin donatanı olduğu, dolayısıyla kurtarma ücretindeki gibi bundan aynı zamanda kurtarılan diğer değerlerin maliklerinin de sorumlu bulunmadığını sarih bir şekilde ortaya koymaktadır.

Söz konusu madde 13.madde gereğince hesaplanacak olan kurtarma ücreti ile Scopic Klozu uyarınca belirlenecek olan Scopic tazminatının birbirlerinden bağımsız olduklarını ve bu şekilde hesaplanacaklarını belirtmektedir. Ancak maddenin devamında Scopic tazminatının bulunup bulunmadığı hususunun kurtarma ücreti meblağına göre belirleneceği belirtilecektir. Buna göre

- 5. madde kuralları çerçevesinde belirlenecek olan Scopic tazminatının
- (gemi ile yük, yakıt, yağ ve kumanya değerlerinin döviz kuru ayarlamasından sonra, ancak bu şekilde belirlenen meblağa faiz ve diğer masrafların eklenmesinden önceki hali göz önüne alınarak belirlenmiş olan) kurtarma ücretini aşması şartı

ile var olacak ve

- 5. madde kuralları çerçevesinde belirlenecek olan Scopic tazminatının
- (gemi ile yük, yakıt, yağ ve kumanya değerlerinin döviz kuru ayarlamasından sonra, ancak bu şekilde belirlenen meblağa faiz ve diğer masrafların eklenmesinden önceki hali göz önüne alınarak belirlenmiş olan) kurtarma ücretini aşması oranında

ödenecektir. Bendin son cümlesinden yukarıdaki düzenin kurtarma ücretinin (ya da bir kısmının) tahsil edilme kabiliyeti olmasa da devam ettiği anlaşılmaktadır.

(ii) 13.madde gereğince tespit edilen ya da buna uygun olarak sulhen kararlaştırılan ücret ABD dolarından farklı bir döviz üzerinden ise, Scopic Klozu bakımından bu meblağ ana sözleşme gereğince verilen hizmetlerin sona erdiği tarihteki kur göz önüne alınarak dolara çevrilecektir.

Kurtarma faaliyeti ile ilgili ücret bunun söz konusu olduğu bölge para birimi üzerinden hesaplanmışsa, Scopic tazminatının varlığını ve miktarını hesaplayabilmek için yapılması gereken kurtarma ücretinin kurtarmanın sona erdiği tarihteki kur üzerinden ABD dolarına çevrilmesidir.

(iii) Scopic tazminatı bakımından “no cure-no pay” prensibinin istisna edilmesi, 13.madde gereğince doğacak olan kurtarma ücretinin azalmasına sebep olmayacaktır.

Bilindiği üzere Scopic tazminatının söz konusu olabilmesi için kurtarıcının faydalı sonuç elde etmesi gibi bir şart bulunmamaktadır; diğer bir ifade ile çevre kirliliğinin önlenmesi ya da

azaltılması için verilen hizmetler sonuçsuz kalmış olsa da kurtarıcı Scopic tazminatı adı altında talepte bulunabilecektir.

Buna karşılık Scopic faaliyetlerinden faydalı sonuç alınması halinde, (kanaatimize göre açık bir şekilde ifade edilmemiş olan) söz konusu bend Scopic tazminatının elde edilmesinin, faydalı sonucun gerçekleşmesine bağlı olan kurtarma ücretinin meblağında her hangi bir eksilmeye sebep olmayacağını ortaya koymaktadır. Dolayısıyla öncelikle 13.madde ücreti hesaplanacak, çevre için yapılanlar bundan fazla ise aradaki fark Scopic tazminatı olarak kurtarıcıya ödenecek, ancak bu sırada hem çevre hem de kurtarma faaliyeti bakımından faydalı sonuç alınmışsa, bu durum ücretin bir kısmının indirilmesine sebep olmayacaktır.

7. İndirim

2.bend uyarınca Scopic Klozu geçerli kılınmış ise ve (döviz biriminin ayarlanmasından sonra, ancak faiz ve masraflar eklenmeden önce) ana sözleşme uyarınca 13.madde paralelinde tespit edilen ya da buna uygun olarak sulhen kararlaştırılan ücretin Scopic tazminatından daha fazla olması durumunda, Scopic tazminatına ilişkin hükümlerin geçerli kılındığı tarih göz önüne alınmaksızın, Scopic klozu hizmetlerin başladığı günde geçerli kılınmış gibi kabul edilecek ve 13. madde ücreti bununla Scopic tazminatı arasındaki kalan farkın %25'i oranında indirime tabi tutulacaktır.

Yukarıda çeşitli fırsatlarda dile getirmiş olduğumuz üzere, Scopic tazminatı ancak bunun 13.madde gereğince hesaplanacak olan kurtarma ücreti aşması halinde söz konusu olmakta ve fiilen ödenecek miktar (tarifler uyarınca sabit olarak belirlenilebilen) tazminat ile ücretin arasında kalan farktan ibaret olmaktadır.

İncelemekte olduğumuz bend ise buna ilişkin bir hali düzenlemektedir; buna göre kurtarıcının Scopic klozunu geçerli hale getirmesinden sonra buna ilişkin olarak yapılan hesaplama sonucunda tazminat miktarı kurtarma ücretini aşacağı yerde bundan az olursa, bu durumda hem fiilen ödenecek bir miktar kalmamakta, hem de kurtarma ücreti ile arasında kalan farkın %25'i oranında kurtarma ücretinden bir indirim yapılmak yoluna gidilmektedir.

Her iki hali örnekleyecek olursak karşımıza aşağıdaki sonuçlar çıkmaktadır:

1.	13.madde gereğince belirlenen kurtarma ücreti	=	1.000.000 USD
	Scopic tazminatı	=	1.250.000 USD
	Fark (1.000.000 – 1.250.000)	=	250.000 USD
	Scopic tazminatından ödenecek olan	=	250.000 USD
	Kurtarıcı adına tahakkuk eden	=	1.250.000 USD
2.	13.madde gereğince belirlenen kurtarma ücreti	=	1.000.000 USD
	Scopic tazminatı	=	900.000 USD
	Fark (1.000.000 – 900.000)	=	100.000 USD
	Kurtarma ücretinden indirilecek miktar	=	25.000 USD
	Kurtarıcı adına tahakkuk eden	=	1.250.000 USD

Bu sırada Scopic klotunun kurtarıcı tarafından ne zaman geçerli hale getirilmiş olduğuna dikkat edilmeyecek, bu tazminatın hesaplanması bakımından yapılan masraflar söz konusu klot kurtarma faaliyetlerinin başladığı anda geçerliymişçesine hesaba katılacaktır. Bunun gerekçesi ise şudur: Scopic klotunun fiilen geçerli kılındığı tarihe öncelik verilecek olursa, bu ana kadar yapılmış olan Scopic türü faaliyetlerin karşılığı 13.madde kapsamında ve bu suretle hesaplanacağından dolayı, bu kurtarıcının aleyhine bir sonuç yaratacaktır. Aşağıdaki örnekler bu noktanın açıklanması bakımından faydalı olacaktır:

1.	Uygulanan şekil:		
	Scopic faaliyetlerinin klotun geçerli olmasından sonra tazminata eklenmesi		
	13.madde gereğince kurtarma ücreti	=	1.000.000 USD
	(buraya Scopic geçerli olan ana kadarki çevre harcamaları dahildir)		
	Scopic tazminatı	=	600.000 USD
	Kurtarma ücretinden yapılacak olan indirim	=	100.000 USD
	(1.000.000– 600.000= 400.000 x %25)		
2.	Scopic faaliyetlerinin kurtarmanın başlangıcı anından itibaren tazminata katılması		
	13.madde gereğince kurtarma ücreti	=	900.000 USD
	(buraya Scopic faaliyetleri dahil değildir)		
	Scopic tazminatı	=	700.000 USD
	Kurtarma ücretinden yapılacak olan indirim	=	50.000 USD
	(900.000 – 700.000 x %25)		

Buna karşılık tersi halde ise gemi kurtarıcı yerine gemi donatınının menfaatleri korunmaktadır. Şöyle ki;

1.	Uygulanan şekil		
	Scopic faaliyetlerinin klotun geçerli olmasından sonra tazminata eklenmesi		
	13.madde gereğince kurtarma ücreti	=	1.000.000 USD
	(buraya Scopic geçerli olan ana kadarki çevre harcamaları dahildir)		

<i>Scopic tazminat</i>	=	1.250.000 USD
<i>Kurtarıcı adına tahakkuk eden</i>	=	1.250.000 USD
<i>(1.000.000 + 250.000)</i>		
2. <i>Scopic faaliyetlerinin kurtarmanın başlangıcı anından itibaren tazminata katılması</i>		
<i>13.madde gereğince kurtarma ücreti</i>	=	900.000 USD
<i>(buraya Scopic faaliyetleri dahil değildir)</i>		
<i>Scopic tazminatı</i>	=	1.350.000 USD
<i>Kurtarma ücretinden yapılacak olan indirim</i>	=	1.350.000 USD
<i>(900.000 + 450.000)</i>		

8. Scopic tazminatının ödenmesi

(i) Tahakkuk etmiş olan Scopic tazminatının ödeme tarihi içinde bulunulan şartlara göre değişecektir.

Scopic tazminatının ödenme şekli 13.madde uyarınca hesaplanacak olan kurtarma ücretinin akıbetine göre değişiklik göstermektedir.

(a) Ana sözleşmeye ithal edilmiş olan 13.madde gereğince bir kurtarma ücretinin doğması muhtemel değilse, B(5)(c)(iv) ekine tabi olmak üzere, tahakkuk etmiş olup üzerinde her hangi bir uyuşmazlık bulunmayan Scopic tazminatı geminin donatanı tarafından kendisinden talep edilmesinden itibaren 1 ay içinde ödenecektir. Tahakkuk eden meblağlar bakımından faiz hizmetlerin sona ermiş olduğu tarihten itibaren ödeme tarihine kadar geçecek olan süre için ABD faiz oranına %1 ilave edilerek uygulanacaktır.

Kurtarıcının 13.madde gereğince bir kurtarma ücreti elde edebilmesi için “no cure-no pay” prensibi uyarınca faydalı bir sonuç elde edilmesi gerekmektedir. Ancak aynı anda kurtarma ve çevre kirliliğine karşı olan faaliyetlerin sürmesi sırasında kurtarma faaliyetinden her hangi bir şekilde faydalı sonuca ulaşılması muhtemel değilse, bu durumda kurtarıcının Scopic tazminatını elde etmesi daha kısa bir zaman içerisinde gerçekleştirilmektedir. Buna göre (miktarla ilişkin her hangi bir uyuşmazlığın olmaması şartı ile) kurtarıcının söz konusu tazminatı talep etmesinden itibaren 1 ay içerisinde donatan (ve genellikle onun adına donatanın P&I kulübü) ödeme yapma yükümlülüğü altına girmektedir. Bu tazminat ile ilgili olarak tahakkuk edecek olan faiz konusunda ise bend’de ABD’de bulunulan an itibariyle uygulanmakta olan faiz oranına (“prime rate”) %1 oranında bir ilave yapılmaktadır.

(b) Aynı anda hem 13.madde gereğince kurtarma ücreti, hem de Scopic tazminatı söz konusu ise, B(5)(c)(iv) eki uyarınca, belirlenen Scopic tazminatının 13. madde gereğince gemi ve yükten talep edilmiş olan teminat miktarı ile farkının %75'inin donatan tarafından 1 ay içerisinde, üzerinde her hangi bir uyuşmazlığın bulunmadığı geri kalan miktarın ise 13.madde ücretinin belirlenmesi ve tahakkuk etmesi ile birlikte ödenmesi gerekmektedir. Faiz hizmetlerin sona ermiş olduğu tarihten itibaren ödeme tarihine kadar geçecek olan süre için ABD faiz oranına %1 ilave edilerek uygulanacaktır.

Verilmekte olan Scopic hizmetlerinin yanında yürütülen kurtarma faaliyetinden faydalı bir sonuç elde edilebilecek ise, bu kurtarıcının hem tazminata hem de ücrete hak kazanacağı anlamına gelmektedir. Bu durumda ise yukarıda belirtilen düzen değişmekte ve tabiri caiz ise kurtarıcının desteklenmesine gerek kalmamaktadır. Ancak henüz kurtarma ücreti belirlenmiş olamayacağından ötürü bu safhada (mecburen) donatan ve yük ile ilgililer tarafından kurtarıcıya ücret için verilmiş olan teminat miktarı esas olarak alınmakta ve bu miktarla tazminat arasındaki farkın %75 oranındaki kısmının (talep edildiği andan itibaren olarak düşünmekteyiz) yine 1 ay içinde kurtarıcıya ödenmesi gerekmekte, geri kalan kısmının ise (miktarla ilişkin her hangi bir uyuşmazlığın olmaması şartı ile) kurtarma ücretinin belirlenmesinden sonra geriye kalan fiili miktar üzerinden ödenmesi durumu ortaya çıkmaktadır.

Bunu bir örnekle açıklayacak olursak;

- Kurtarma teminatı	1.000.000 USD
- Scopic tazminatı	1.500.000 USD
- İlk Scopic ödemesi	375.000 USD
- Kurtarma ücreti	900.000 USD
- Son Scopic ödemesi	225.000 USD
	(1.500.000 – 900.000 = 600.000 Scopic tazminatı miktarı)
	600.000 – 375.000 = 225.000)

Faiz konusunda ise yukarıda incelenen düzen geçerli kılınmaktadır.

(ii) Kurtarıcı, Scopic tazminatının peşin ödenen meblağdan az olması durumunda söz konusu olacak fazladan ödemeyi iade edeceğini gemi donatanın kabul edebileceği bir şekilde taahhüt edecektir.

Yukarıdaki (b) bendi düzeni tazminat ödemesinin %75'nin kurtarma teminatı üzerinden hesaplanması esasına dayandığından zorunlu olarak sonradan hesaplanan kurtarma ücretinin kurtarma teminatından az olması ve bu durumda söz konusu peşin %75 oranındaki Scopic tazminatının olması gerektiğinden fazla bir şekilde ödenmiş olması gibi bir ihtimal ortaya çıkarılmaktadır. Örneğin

- Kurtarma teminatı	1.000.000 USD
- Scopic tazminatı	1.500.000 USD
- İlk Scopic ödemesi	375.000 USD
	(1.500.000 – 1.000.000 % 75)
- Kurtarma ücreti	1.200.000 USD
- Scopic tazminatı	300.000 USD
- Aradaki fark	75.000 USD
	(375.000 – 300.000)

Yukarıdaki örnekten de görüldüğü üzere bu tür bir durumda kurtarıcı tahsil etmiş olduğu ilk tazminat kısmı ile sonuçta fazla para almış durumda kalmaktadır. İnceleme konusu bend'de ise bu konuya bir çözüm getirilmekte ve kurtarıcının %75 oranındaki Scopic tazminatını tahsil ettiği sırada böyle bir ihtimalde fazladan aldığı iade edeceğini (donatanın kabul edeceği bir form çerçevesinde) temin etmesi gerekmektedir.

9. Hizmetlerin sona erdirilmesi

(i) Bulunulan tarihe kadar kurtarıcının vermiş olduğu hizmetler ile vermesi gereken hizmetlerin (tarifeler göz önüne alınmak sureti ile, ancak ek ücret ilave edilmeden önce) toplam maliyeti

(a) Kurtarılabilecek durumdaki varlıkların değeri ile

(b) Scopic tazminatı olarak hak kazanacağı meblağın tamamını

aşarsa, geminin donatanına, (varsa) SCR'ye ve tayin edilmiş olan diğer tüm özel temsilcilere yazılı bir ihbar vermek sureti ile kurtarıcı Scopic klozu ve ana sözleşme gereği verilen hizmetleri sona erdirmek hakkını haizdir.

13.madde gereğince hesaplanacak olan kurtarma ücreti bakımından gemi donatanı ile bunun içinde olan yüklerin maliklerinin ile sorumluluğu (ortaya çıkan ücretten hangi malvarlığı ile sorumlu olacağı hususu) kurtarılan değerler ile sınırlı olduğundan ve Scopic tazminatının söz konusu klozda olan tarifeler uyarınca sabit olarak belirlenmesin mümkün bulunduğundan dolayı, her iki hizmetin verilmesi sırasında kurtarıcı vermiş olduğu ve

sonradan vereceği hizmetlere ilişkin maliyetin kurtarılabilir olan varlıkların değerini ve Scopic tazminatı miktarını aştığını belirlerse, bu daha fazla bir meblağ elde edemeyeceği anlamına gelecektir. İnceleme konusu bend kurtarıcıya böyle bir durumda her iki faaliyetine de (donatan, SCR ve özel temsilcilere yazılı bir ihbar yapmak kaydıyla) son verme imkanını sağlamaktadır.

(ii) Geminin donatanı 2.bend uyarınca geçerli kılınmış olan Scopic klozundan kaynaklanan tazminat ödeme yükümlülüğünü, bu durumu en az 5 gün önceden kurtarıcıya ihbar etmek şartıyla sona erdirebilir. Bu durumda Scopic tazminatı belirlenirken, faaliyetlerin sona ermesi için verilmiş olan 5 günlük süreyi aşmamak şartıyla, kurtarma için sağlanmış olan donanımın geri çekilmesi için gerekli olan süre de dahil olmak üzere, A ekindeki tarifelerde söz konusu olan tüm meblağlar hesaba katılacaktır.

Scopic klozunun varlığı sonuç itibarıyla kurtarıcı ile donatan arasında bir sözleşme anlamına geldiğinden dolayı yukarıda belirtilen şekilde nasıl bu sözleşmenin kurtarıcı için ticari bir anlamı kalmadığı anda kendisine sözleşmeye son verme hakkı tanınırmaktaysa, aynı şekilde bu bend'de sözleşmenin diğer tarafı olan donatana sözleşmeye son verme imkanı verilmektedir. Bunun ardındaki gerekçe özellikle çerve zararlarının önlenmesi ya da azaltılması bakımından daha ucuz bir yol bulunması halinde belirlenebilmektedir. Bu hakkın kullanılması donatan tarafından şarta bağlanmıştır, buna göre donatan Scopic tazminatı yükümlülüğünü en az 5 gün önceden yazılı bir ihbarda bulunmak şartıyla sona erdirebilmektedir. Söz konusu 5 gün ise kurtarıcıya faaliyetleri ifa etmek amacıyla kaza bölgesine getirmiş olduğu donanımı toparlamak için verilmektedir. Doğal olarak bu ana kadar Scopic faaliyetleri yapılmış olduğundan dolayı, bu hizmetlerin karşılığı da tahakkuk edecektir, yoksa donatanın tazminat ödeme yükümlülüğünü tamamen sona erdirebilmesi mümkün değildir.

(iii) 9(i) ve 9(ii) bend hükümleri, ancak kurtarıcının kurtarma için sağlamış olduğu donanımın geri çekilmesinin hükümet, yerel makamlar ya da liman yetkilileri ile hizmetlerin verilmekte olduğu bölgede yetkili olan diğer herhangi bir resmi kuruluş tarafından engellenmemesi halinde uygulanabilirler.

Çevreye ilişkin faaliyetler kamu yararı bakımından çok önemli bir rol oynadığından, faaliyetlerin bu aşamada durmasının bir çevre felaketine sebep olabileceği türden hallerde, yukarıda iki bend dahilinde incelenmiş olan tarafların karşılıklı olarak Scopic

faaliyetlerine son verme imkanlarının kullanılmasına hükümet ve yetkili şahıslar tarafından izin verilmeyebilir.

Ancak kloz böyle bir durumda söz konusu imkanının kullanılmadığı andan itibaren yapılan masraflardan dolayı kimin sorumlu olduğu hakkında her hangi bir açıklığı barındırmamaktadır. Bu sebeple hükümet veya yetkili makamların bu ek masrafları ödememeleri halinde, kanaatimize göre (i) bendi bakımından kurtarıcının masraflarının tamamını elde edememe, (ii) bendi bakımından da donatanın ödemek istediğinden fazla bir meblağı karşılamak gibi bir rizikosu meydana gelmektedir.

10. Kurtarıcının yükümlülükleri

Kurtarıcının yükümlülük ve sorumluluğu ana sözleşmede belirlenmiş olan düzen gibi olup, kendisi gemi ve bunun içindeki varlıkları kurtarmak ve bu sırada çevreye gelebilecek zararları önlemek ya da azaltmak için elinden geleni yapmakla yükümlüdür.

Kurtarıcının yükümlülüğü konusunda Scopic klozu ana sözleşmeye atıfta bulunmaktadır, ancak hemen belirtilmelidir ki, burada söz konusu edilen yükümlülükler gemi ve bunun içindeki varlıkları kurtarmak kadar bu sırada çevreye gelebilecek olan zararları önlemek ya da azaltmak bakımından da söz konusu edilmektedir. Dolayısıyla kurtarıcı gerek 13.madde kapsamı, gerekse 14.madde/Scopic klozu kapsamına giren sahada (ana sözleşmede belirtildiği üzere) elinden geleni yapmakla yükümlüdür.

11. Donatanın Kaza Temsilcisi (“SCR”)

2.bend uyarınca işbu Scopic klozunun geçerli kılınmasını takiben, geminin donatanı dilediği takdirde B ekinde yer alan kayıt ve şartlara tabi olarak kurtarma faaliyetlerini izlemek için bir SCR tayin edebilir.

SCR'nin varlığı ileride Scopic tazminatının hesaplanması sırasında göz önüne alınacak olan unsurların belirlenmesi bakımından donatan adına ve onun menfaatlerinin korunması için kurtarma faaliyetlerine nezaretçilik anlamındadır.

SCR'ler, aynı adlı bir komite tarafından (“SCR Comitee”) seçilmektedir. Bu komite Uluslararası P&I kulüpleri grubu, ISU, IUMI ve Uluslararası Deniz Ticaret Odasının tayin etmiş olduğu 12 kişiden oluşmakta ve(her bir kurum için 3 kişi olmak üzere) yıllık olarak “A” ekinde yer alan tarifleri gözden geçirmek ve

gerekli gördüğü yerlerde burada yer alan tarifeleri tadil etmekle de görevli olup, yılda bir defa gerek tarifeler için, gerek üyelerinin seçimi için toplantı yapmaktadır.

SCR'nin nasıl seçileceği ve bu şahıs ile ilgili diğer konular klotun "b" ekinde ayrıntıları ile yer almaktadır. Yetki ve görevler bakımından bend'de kısaca "kurtarma faaliyetlerini izlemek"ten bahsedilmektedir.

Buna karşılık SCR'nin görev kapsamı daha yakından incelendiğinde bunun çok daha geniş olduğu ortaya çıkmaktadır; öyle ki SCR'nin davranış kriteri olarak kurtarıcı örnek olarak gösterilmekte ve SCR'nin "önde gelen görev" adı altında kurtarıcı gibi gemi ve bunun içindeki değerleri korumak ve çevreye gelen zararları engellemek ya da azaltmak bakımından elinden geleni yapmakla yükümlü olduğu ifade edilmektedir. ("b.2") Buna karşılık hemen bunu takip eden bend'de ("b.3") her türlü faaliyetin başında kurtarıcının kaptanı bulunduğundan bahsedilmekte ve gerekli olan kararların bu kaptan tarafından verileceği ortaya konulmaktadır. Bu durumda faaliyetlerin sürdürülmesi sırasında SCR'nin neler yapabileceği ise "b.4" bend'inde yer almaktadır. Buna göre kurtarıcının kaptanı (ya da kurtarıcı) SCR'yi gelişmelerden devamlı olarak haberdar tutacak ve gerekli gördüğü yerde SCR'nin fikrini alacaktır; aynı şekilde SCR'nin de kaptana faaliyetler ile ilgili görüşünü iletme imkanı bulunmaktadır.

Ayrıca kurtarıcı kaptan "b.5" kuralına göre yapılan işlerle ilgili olarak SCR'ye günlük rapor verecektir. Bu raporda belirtilen hususlarla bakımından SCR'nin katılmadığı bir husus bulunduğu takdirde, SCR bu hususu kendi hazırlayacağı bir rapor ile taraflara ve Lloyd's teşkilatına bildirme yetkisine sahiptir. Doğal olarak bu tür raporların ileride tazminatın belirlenmesi sırasında göz önüne alınması gerekmektedir.

Bunun yanında kurtarma faaliyetlerinin sona ermesini takiben SCR nihai bir rapor hazırlayarak bunu donatana verecektir. Burada kaza ve buna bağlı olarak sürdürülen kurtarma faaliyetleri anlatılacak, bunun yanında kurtarıcının söz konusu faaliyeti yürütebilmek bakımından devreye soktuğu adam, donanım ve römorkör sayısı ile niteliği belirtilecek ve son olarak kurtarıcının hak kazanmış olduğu tahmini Scopic tazminatı ifade edilecektir.

SCR'nin diğer bir yetkisi de tarifelerle ilgili (5) kloz maddesinin (iii.b) bendin'de tespit edilmektedir. Yukarıda belirtilmiş olduğu üzere, şahıs, römorkör ya da diğer yüzen araçlar ile diğer donanım ISU üyesi olmayan bir taraftan sağlanmışsa ve harcama "A" ekindeki tarife uyarınca belirlenen meblağdan daha fazla ise, fiili masrafın tamamının kabul edilebilmesi, bu kalemlerin SCR tarafından makul olarak değerlendirilebilmesine bağlıdır.

12. Özel temsilciler

Scopic Klozu geçerli kılındıktan sonra her hangi bir anda, kaza yerinde bulunarak kurtarma faaliyetinin "C" ekinde belirtilen kural ve şartlara uygunluğunu rapor etmek amacıyla tekne ve makine sigortacısı (birden fazla sigortacı varsa, lider konumundaki) ile gemide bulunan yükün tamamı ya da bunun bir kısmının malik ya da sigortacısı (bundan sonra "Özel tekne temsilcisi" ve "özel yük temsilcisi" ve birlikte olarak "Özel temsilciler" olarak anılmak üzere) masrafları kendilerine ait olmak şartıyla birer özel temsilci tayin edebilirler.

Donatanın SCR seğererek faaliyetleri bu şahsa izlettirme imkanının yanında, kurtarılan tarafında yer alan diğer ilgililer olan tekne ve makine sigortacısı ile gemideki yükleri himaye eden sigortacılar da kendi adlarına kurtama faaliyetlerini takip ettirme yetkisini haizdirler. ("Özel tekne temsilcisi" ve "özel yük temsilcisi" ya da birlikte olarak "Özel temsilciler") Bu şahısların görevi bend'de tarif edildiği üzere kurtarma faaliyetinin C ekinde yer alan kural ve şartlara uygunluğunu denetleme ve bu hususta rapor verme şeklindeyir.

Kanaatimize göre klozu düzenleyenler 11. ve 12.bendlerin yapısında hata yapmışlardır. Zira biri donatanın, diğerisi ise sigortacısının kaza yerindeki temsilcisi anlamındaki bu şahıslar ile ilgili tarifler ve bunların görev kapsamlarının birbirine paralel olarak düzenlenmesi, en azından farklı hususlar söz konusu olsa da, bunlar aynı usluğ çerçevesinde ortaya konulması gerekirken, söz konusu bendler birbirlerinden haberi olmayan şahıslarca hazırlanmış izlenimini vermektedirler. Her şeyden önce ek belgeler incelendiği takdirde anlaşılmaktadır ki SCR ile özel temsilciler aynı özellikteki şahıslar değildirler. Gerçi bunlar kurtarıcı karşısındaki takımda SCR ile birlikte yer almaktadırlar, ancak bu takımda ön planda olan, kısıtlı da olsa (yukarıda anlatılan) bazı yetkileri haiz olan SCR'dir, özel temsilcilerin ise her hangi bir yetkisi bulunmamaktadır.

Bu bakımdan kurtarma faaliyetlerinin gidişatından kendilerine haber verecek olan SCR olup, kurtarıcı kaptanının SCR'ye verdiği raporların bir kopyasını SCR özel temsilcilere vermek zorundadır; bunun yanında SCR gerek gördüğü yerde özel temsilcilerin görüşlerine de başvurabilecektir. Görüldüğü gibi özel temsilcilerin muhatabı doğrudan doğruya (ancak bizce kısıtlı olarak) SCR olup, bunların kurtarıcı tarafı ile her hangi bir hukuki bağları bulunmamaktadır.

Dolayısıyla SCR'yi kurtarıcı kaptanının gerekli gördüğü durumlarda danışabileceği, ancak aynı zamanda her gün kendisine rapor verilmesi gereken, kurtarma faaliyetleri tamamlandıktan sonra yazacağı raporla Scopic tazminatının donatan tarafından kabul edilmesinde önemli rolü olan (ya da duruma göre tazminatın miktarına ilişkin olarak bunun dava konusu olmasına sebep olabilen) bir şahıs olarak görmek mümkündür; buna karşılık özel temsilci tekne ve / veya yük sigortacısının (bir hususa dikkat çekmek gerekir ki özel temsilcinin geminin P&I sigortacısı ile bir ilgisi bulunmamaktadır, kanaatimize göre P&I sigortacısı donatan vasıtası ile SCR ile ilgilidir) bir gözcüsü olmaktan öteye geçememektedir.

13. Kirlenmenin engellenmesi

Scopic tazminatı hesabına hemen geminin yakınında bulunan kirliliğin toplanması faaliyetleri ile kurtarma faaliyetinin gereği gibi ifa edilebilmesi için lüzum gösterdiği oranda çevre kirliliğinin engellenmesi ile ilgili masraflar katılır.

Scopic klozunun 13.bendi çevre zararları ile ilgili olarak yapılacak faaliyetlerin kapsamını belirlemektedir. Buna göre çevreye gelen zararın engellenmesi için icra edilmiş olan faaliyetlerin Scopic klozu kapsamında değerlendirilebilmesi ve bu suretle tazminata konu teşkil edebilmesi için,

- *bu faaliyetlerin kurtarma faaliyetinin kendisinin yürütülebilmesi için lüzümlü olması gerekmektedir.*
- *Ayrıca geminin yakın çevresindeki kirliliğin toplanması ile ilgili masraflar da söz konusu kapsama dahil olmaktadır.*

Bunun dışında kalan haller, diğer bir ifadeyle kurtarma faaliyeti bakımından gereklilik arzetmeyen haller ile geminin yakın çevresi dahilinde yer almayan kirin toplanması Scopic kapsamında bulunmamaktadırlar. Bu gibi hususlar kanaatimize göre

bağımsız bir sözleşmenin kapsamına girmektedirler ki, bunu hükümleri ve özellikle bu sözleşmeden kaynaklanacak olan ücret ya da tazminat gibi maddi olguların sorumlulukları farklıdır.

14. Müşterek avarya

13.madde ücretini aştığı oranda Scopic tazminatı müşterek avarya harcaması olarak kabul edilemez; gemi donatanı Scopic tazminatının ödenmesinden bizzat sorumludur ve 13.maddeyi aştığı oranda Scopic tazminatı doğrudan doğruya veya dolaylı yoldan rücuen ya da tazminat talebi şeklinde müşterek avarya paylaşımına dahil edilemez.

Bilindiği üzere Scopic tazminatından doğrudan doğruya gemi donatanı sorumludur, buna karşılık 13.madde ücreti ödendikten sonra bunun gemi ve yük arasında paylaşılması gerekmektedir. Söz konusu bend'de bu hususa uygun olarak donatanın ödemiş olduğu tazminatı sonradan 13.madde gereğince belirlenmiş olan kurtarma ücretinin yüke ilişkin kısmının belirlenmesi bakımından yapılacak olan müşterek avarya paylaşımına dahil edemeyeceğini öngörmektedir.

15. İşbu Scopic klozu ile bununla ilgili faaliyetlerden kaynaklanacak olan her türlü uyuşmazlık ana sözleşmede belirtildiği gibi tahkim yolu ile çözülecektir.

Scopic klozunun son bendinde bu klozun uygulanması ile ilgili olarak ortaya çıkacak olan uyuşmazlıkların halli bakımından tahkim yolu söz konusu edilmekte ve bu hususta ana sözleşmeye (kurtarma sözleşmesi) atıfta bulunmaktadır.

1.8.1999

1.9.2000

SCOPIC 2000