

INTERCLUB ANLAŞMASI

Prof.Dr.M.Fehmi Ülgener

I. Interclub anlaşmasının anlamı ve temeli

Günümüz deniz ticaretinde donatanın gemisini istihdam etmesi ile ilgili yollardan biri bir zaman charteri sözleşmesi yaparak gemisini yük taşımak amacı ile belirli bir süre charterere tahsis etmesidir. Sözleşme süresi dahilinde geminin zilyedliği (“*possession*”) donatanda kaldığından dolayı zaman charteri sözleşmesini navlun sözleşmesinin bir alt türü olarak kabul etmekteyiz.

Çartererin zaman charteri sözleşmesi yapmak suretiyle gemiyi belirli bir süre ile tahsis etmesi sonucunda bu süre dahilinde ve sözleşme şartları paralelinde emrine bir taşıma kapasitesi amade olmaktadır. Sözleşmede ise aksi yönde bir kayıt olmadığı takdirde (ki bu tür kayıtlara uygulamada nadir olarak rastlanmaktadır) chartererin bu yük taşıma kapasitesini sadece kendine ait olan yükler için kullanmak şeklinde bir zorunluluğu bulunmamaktadır, kendisi dilediği takdirde diğer şahıslara ait yükler için taşıma taahhüdünde bulunabilmekte ve bu suretle zaman charteri sözleşmesi konusu gemiye bu yükleri verebilmektedir. Bu durum ise deniz hukukunda “*alt taşıma sözleşmeleri*” kavramı ile izah edilmektedir. (“*subchartering*”) Buna göre donatan “*fiili taşıyan*” olmakta, charterer “*alt taşıyan*” ünvanını elde etmekte, yük sahibi ise “*alt taşıtan*” olarak nitelendirilmektedir.

Donatan ile chartererin yapmış olduğu zaman charteri sözleşmesi “*üst*” taşıma sözleşmesi ismini alırken, diğeri de “*alt*” taşıma sözleşmesi şeklinde belirtilmektedir. Alt taşıma sözleşmesinin diğeri bir zaman charteri, ya da sefer charteri sözleşmesi şeklinde olması veya kırkambar (“*liner*”) olarak aktedilmesi mümkündür.

Bu suretle söz konusu gemide taşınan yüklere gelebilecek zıya veya hasarın farklı kaynakları oluşmaktadır. Buna göre üst taşıma sözleşmesi hükümlerine göre yük donatanın sorumlu olabileceği bir sebepten zarara uğrayabileceği gibi (örneğin geminin sefere elverişsizliği) bu sonuç taşıyan konumundaki chartererin kusurundan da kaynaklanabilmektedir. (örneğin taşıyanın haksız sapmaya – “*deviation*”- sebep olması)

Yukarıda belirlen örneklerde donatan ya da charterer zararın tamamına katlanırken, ayrıca zararın her ikisinin de sorumluluk alanına girdiği bazı durumlar ortaya çıkabilmektedir. (her iki tarafın kusurunun olup, zararın yakın sebebinin belirlenememesi gibi) Buna bağlı olarak uygulamada daima hem

donatanın hem de çartererin bir P&I (mali sorumluluk) sigortacısı bulunduğundan yukarıda belirtilen hallerde zararın P&I sigortacıları tarafından nasıl bölüneceği sorunu ortaya çıkmaktadır.

Bu gibi hallerde üçüncü şahıslara ait yüke gelen zararların taşıyan ve taşıtan arasında ne şekilde paylaşılacağını tesbit etmek ve bu konuda tarafların arasında meydana gelebilecek olan uyuşmazlıkları engelleyebilmek amacı ile tarafların (üstakil olarak gerek fiili taşıyanın, gerek alt taşıyanın) bu konudaki (yükle ilgililere karşı) sorumluluklarını sigortalamakta olan uluslararası birlik içindeki P&I Kulüpleri ("*New York Produce Exchange*") NYPE (ve Asbatime) çarterpartisi için bir ek metin hazırlamışlardır. "*Interclub Agreement*" olarak anılan bu metin sorunlara getirdiği basit çözümler sebebiyle sonradan diğer zaman çarteri sözleşmelerinde de kullanılmaya başlanmıştır. Önemle belirtmek gerekmektedir ki, her hangi bir şekilde zaman çarterpartisi metninde bulunmadığı takdirde anlaşmanın uygulanması mümkün olmamaktadır.

Bunun yanında NYPE 93 çarterpartisinde ise söz konusu metin doğrudan doğruya atıfla sözleşmeye dahil edilmiştir.¹

"*Interclub Agreement*" ilk olarak uluslararası birlik dahilindeki P&I Kulüpleri tarafından 1960 yıllarda düzenlenmiş, ancak uygulamada belirlenen ihtiyaçlar paralelinde 1984 ve 1996 yıllarında tadil edilmiş ve son tadilat 1.9.1996 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir.

II. Interclub anlaşması – Emredici Kurallar

Bilindiği üzere La Haye Kuralları ve Türk Ticaret Kanununun taşıyanın sorumluluğu ile ilgili kuralları emredicidirler, dolayısıyla burada yazılı olanları taşıyan lehine değiştiren hususların konişmentoya konulabilmesi mümkün değildir, konuldukları takdirde bunlar geçersiz olacaklar ve yerlerine ilgili La Haye ya da TTK Kuralları geçeceklerdir.

Yüke gelen zıya veya hasar sebebiyle üçüncü şahıs yükle ilgililere karşı sorumluluğun donatan ve çarterer arasında bölüştürüldüğü bu metin aslında La Haye ve La Haye-Visby Kuralları tarafından öngörülen rejimi değiştirmektedir. Dolayısıyla Interclub anlaşmasının bu bakımından incelenmesinde fayda bulunmaktadır.

Ancak bu şekilde tazminat talep eden üçüncü şahsın (konişemto hamili) hukuki durumunda olumsuz hiç bir değişiklik meydana gelmemekte, söz konusu metin ağırlıklı olarak ödenecek olan tazminatın donatan ve alt taşıyan özelliğindeki

¹NYPE 93: "27. *Cargo Claims* :Cargo claims as between the Owners and the Charterers shall be settled in accordance with the Inter-Club New York Produce Exchange Agreement of February 1970, as amended May, 1984, or any subsequent modification or replacement thereof."

çarterer arasında nasıl paylaşılacağını düzenlemektedir. Bundan dolayı metinde yer alan kuralların emredici hükümlere aykırı gelmemektedirler.

Bunun yanında sorumluluk düzenini değiştiren az sayıda kuralın tamamı da konişmento hamili lehinedirler. Dolayısıyla burada da emredici hükümlere aykırılık bulunmamaktadır. Örneğin bu sayede yük zararlarına ilişkin tazminat talebi konusundaki zamanaşımı süresi değişmektedir. Ancak bu değişiklik sürenin uzaması yönündedir. (süre 1 yıldan 2 yıla çıkarılmaktadır)

III. Interclub anlaşmasının özellikleri

“*Interclub*” anlaşmasının uygulanması için mutlaka La Haye ve La Haye-Visby Kurallarının “*Paramount*” klozu ile çarter sözleşmesi bakımından da etkin hale getirilmiş olması gerekmektedir.

Ancak “*Interclub*” metninin sözleşmeye ilave edilmiş olması buradaki kuralların mutlaka uygulanacağı anlamına da gelmemektedir. Buna göre sözleşmedeki ilgili klotun yüke gelen zıya ve hasara taraflardan hangisinin katlanacağını açık bir şekilde ortaya koyması halinde, tarafların serbest iradelerinin bu yönde teşkil etmiş olması sebebiyle metnin uygulanma imkanı ortadan kalkmaktadır.

Interclub anlaşması bakımından yük zararı aşağıdaki anlamlardan birini haiz olup, hariçte kalan haller anlaşmanın kapsamı dışında bırakılmaktadırlar: Yükün zayi olması, hasara uğraması, (fire ve hırsızlık halleri dahil olmak üzere) eksilmesi ve gecikmesi ile zıya, hasar, eksilme ve gecikme sebebebiyle ödenen gümrük cezaları ve diğer meblağlar yük zararı olarak kabul edilmektedirler. Bunun gibi bu zararların talep edilmesi ve bu taleplere karşı savunma yapılması sırasında meydana gelen avukatlık ücretleri de Interclub anlaşması çerçevesine dahil olmaktadır.

Bunun yanında Interclub metninde anlaşmanın uygulanabilirlik kapsamı ve kombine taşımalar bakımından hangi safhanın anlaşma kapsamına girdiği belirtilmektedir. Buna göre zarar ile ilgili talep taşıma sözleşmesi konusu olan bir yük hakkında yapılmış olmalıdır, bu bakımdan taşıma sözleşmesi (dolayısıyla konişmento) ya belirli bir çarter sözleşmesi ile ilgili olarak yapılmış olmalı ya da Kombine Taşıma form ve kurallarına uygunluk sağlamalıdır; kombine taşımalar bakımından Interclub anlaşması yükün gemiye alınmasından itibaren başlayacak ve bunun boşaltılmasına kadar devam edecektir.

IV.Yüke gelen zararların paylaşımı

Yüke gelen zararlar “*Interclub*” metnine göre aşağıdaki gibi paylaşılacaktır (“*Interclub Agreement 1996*” kural 8): (Metindeki taşıyan “*asıl taşıyan*”, taşıtan ise “*alt taşıyan*” şeklinde anlaşılmalıdır.)

- (a) Geminin elverişsizliğinden ve / veya geminin sevk ve idaresindeki kusur ya da ihmalden dolayı yüke gelen zıya veya hasar: 100% taşıyan

(taşıtan elverişsizliğin yükleme, istifleme, boşaltma ve yükün elden geçirilmesi sebebiyle meydana geldiğini ispat ettiği takdirde paylaşım (b) kuralı gereğince yapılacaktır.)

- (b) Yükleme, istifleme, boşaltma, yükün elden geçirilmesi ve yükün selametine ilişkin diğer faaliyetlerin kötü yapılması sebebiyle yüke gelen zıya veya hasar: 100% taşıtan

(yükleme ve boşaltma ile ilgili klotda ayrıca kaptanın sorumluluğundan –“*and responsibility*”- bahsedilmediği takdirde, paylaşım 50% taşıyan – 50% taşıtan olarak yapılacaktır. Taşıtan zararın geminin elverişsizliğinden kaynaklandığını ispat ettiği takdirde taşıyanın sorumluluğu 100 % olacaktır.)

- (c) Yukarıda belirtilen hallere paralel olarak yükün eksik teslim edilmesi: 50% taşıyan - 50% taşıtan

(Ancak eksik teslimin taraflardan birisinin sorumlu olduğu -yardımcı şahıslar dahil- kişilerin hırsızlığından veya kusur ya da ihmalden kaynaklandığı ispat edilirse, bu tarafın sorumluluğu 100% olacaktır.)

- (d) Geç teslim dahil olmak üzere diğer tüm yük ile ilgili tazminat talepleri karşısında: 50% taşıyan - 50% taşıtan

(Ancak zararın taraflardan birisinin sorumlu olduğu -yardımcı şahıslar dahil- kişilerin kusur ya da ihmalden kaynaklandığı ispat edilirse, bu tarafın sorumluluğu 100% olacaktır.)

INTER-CLUB NEW YORK PRODUCE EXCHANGE AGREEMENT 1996

This Agreement is made on the 1st of September 1996 between the P&I Clubs being members of The International Group of P&I Associations listed below (hereafter referred to as "the Clubs").

This Agreement replaces the Inter Club Agreement 1984 in respect of all charterparties specified in clause (1) hereof and shall continue in force until varied or terminated. Any variation to be effective must be approved in writing by all the Clubs but it is open to any Club to withdraw from the Agreement on giving to all the other Clubs not less than three months' written notice thereof, such withdrawal to take effect at the expiration of that period. After the expiry of such notice the Agreement shall nevertheless continue as between all the Clubs, other than the Club giving such notice who shall remain bound by and be entitled to the benefit of this Agreement in respect of all Cargo Claims arising out of charterparties commenced prior to the expiration of such notice.

The Clubs will recommend to their Members without qualification that their Members adopt this Agreement for the purpose of apportioning liability for claims in respect of cargo which arise under, out of or in connection with all charterparties on the New York Produce Exchange Form 1946 or 1993 or Asbatime Form 1981 (or any subsequent amendment of such Forms), whether or not this Agreement has been incorporated into such charterparties.

Scope of application

1. This Agreement applies to any charterparty which is entered into after the date hereof on the New York Produce Exchange Form 1946 or 1993 or Asbatime Form 1981 (or any subsequent amendment of such Forms).

2. The terms of this Agreement shall apply notwithstanding anything to the contrary in any other provision of the charterparty; in particular the provisions of clause (6) (time bar) shall apply notwithstanding any provision of the charterparty or rule of law to the contrary.

3. For the purposes of this Agreement, Cargo Claim(s) mean claims for loss, damage, shortage (including slackage, ullage or pilferage), overcarriage of or delay to cargo including customs dues or fines in respect of such loss, damage, shortage, overcarriage or delay and include:

- a. any legal costs claimed by the original person making any such claim;
- b. any interest claimed by the original person making any such claim;
- c. all legal, Club correspondents' and experts' costs reasonably incurred in the defence of or in the settlement of the claim made by the original person, but shall not include any costs of whatsoever nature incurred in making a claim under this Agreement or in seeking an indemnity under the charterparty.

4. Apportionment under this Agreement shall only be applied to Cargo Claims where:

a. the claim was made under a contract of carriage, whatever its form,

i. which was authorised under the charterparty; or

ii. which would have been authorised under the charterparty but for the inclusion in that contract of carriage of Through Transport or Combined Transport provisions, provided that

iii. in the case of contracts of carriage containing Through Transport or Combined Transport provisions (whether falling within (i) or (ii) above) the loss, damage, shortage, overcarriage or delay occurred after commencement of the loading of the cargo onto the chartered vessel and prior to completion of its discharge from that vessel (the burden of proof being on the Charterer to establish that the loss, damage, shortage, overcarriage or delay did or did not so occur); and

iv. the contract of carriage (or that part of the transit that comprised carriage on the chartered vessel) incorporated terms no less favourable to the carrier than the Hague or Hague Visby Rules, or, when compulsorily applicable by operation of law to the contract of carriage, the Hamburg Rules or any national law giving effect thereto and

b. the cargo responsibility clauses in the charterparty have not been materially amended.

A material amendment is one which makes the liability, as between Owners and Charterers, for Cargo Claims clear. In particular, it is agreed solely for the purposes of this Agreement:

i. that the addition of the words "and responsibility" in clause 8 of the New York Produce Exchange Form 1946 or 1993 or clause 8 of the Asbatime Form 1981, or any similar amendment of the charterparty making the Master responsible for cargo handling, is not a material amendment; and

ii. that if the words "cargo claims" are added to the second sentence of clause 26 of the New York Produce Exchange Form 1946 or 1993 or clause 25 of the Asbatime Form 1981, apportionment under this Agreement shall not be applied under any circumstances even if the charterparty is made subject to the terms of this Agreement; and

c. the claim has been properly settled or compromised and paid.

5. This Agreement applies regardless of legal forum or place of arbitration specified in the charterparty and regardless of any incorporation of the Hague, Hague Visby Rules Hamburg Rules therein.

Time Bar

6.Recovery under this Agreement by an Owner or Charterer shall be deemed to be waived and absolutely barred unless written notification of the Cargo Claim has been given to the other party to the charterparty within 24 months of the date of delivery of the cargo or the date the cargo should have been delivered, save that, where the Hamburg Rules or any national legislation giving effect thereto are compulsorily applicable by operation of law to the contract of carriage or to that part of the transit that comprised carriage on the chartered vessel, the period shall be 36 months. Such notification shall if possible include details of the contract of carriage, the nature of the claim and the amount claimed.

The apportionment

7.The amount of any Cargo Claim to be apportioned under this Agreement shall be the amount in fact borne by the party to the charterparty seeking apportionment, regardless of whether that claim may be or has been apportioned by application of this Agreement to another charterparty.

8.Cargo Claims shall be apportioned as follows:

a.Claims in fact arising out of unseaworthiness and/or error or fault in navigation or management of the vessel:

100% Owners, save where the Owner proves that the unseaworthiness was caused by the loading, stowage, lashing, discharge or other handling of the cargo, in which case the claim shall be apportioned under sub-clause (b).

b.Claims in fact arising out of the loading, stowage, lashing, discharge, storage or other handling of cargo:

100% Charterers, less the words "and responsibility" are added in clause 8 or there is a similar amendment making the Master responsible for cargo handling in which case:

50% Charterers

50% Owners

save where the Charterer proves that the failure properly to load, stow, lash, discharge or handle the cargo was caused by the unseaworthiness of the vessel in which case:

100% Owners

c.Subject to (a) and (b) above, claims for shortage or overcarriage:

50% Charterers

50% Owners

unless there is clear and irrefutable evidence that the claim arose out of pilferage or act or neglect by one or the other (including their servants or sub-contractors) in which case that party shall then bear 100% of the claim.

d.All other cargo claims whatsoever (including claims for delay to cargo):

50% Charterers

50% Owners

unless there is clear and irrefutable evidence that the claim arose out of the act or neglect of the one or the other (including their servants or sub-contractors) in which case that party shall then bear 100% of the claim.

Governing Law

9.This Agreement shall be subject to English Law and Jurisdiction, unless it is incorporated into the charterparty (or the settlement of claims in respect of cargo under the charterparty is made subject to this Agreement), in which case it shall be subject to the law and jurisdiction provisions governing the charterparty.

American Steamship Owners Mutual Protection & Indemnity Association, Inc.

Assuranceforeningen Gard

Assuranceforeningen Skuld

The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.

The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association

Liverpool and London Steamship Protection and Indemnity Association Ltd.

The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd.

Newcastle Protection & Indemnity Association

The North of England Protecting & Indemnity Association Ltd.

The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg)

Skuld Mutual Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd.

The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association Ltd.

The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Ltd.

The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.

Sveriges Angfartygs Assurans Forening (The Swedish Club)

The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd.

The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)