

# SAVAŞ VE TERÖRİZM DENİZ SİGORTASI VE DENİZ TİCARETİ HUKUKU ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

## -II-

Prof.Dr.M.Fehmi Ülgener

Deniz Ticaret Dergisinin bir evvelki sayısında yayımlanmış bulunan yazımızın ilk bölümünde savaş terörizmin sigorta hukuku ve uygulaması bakımından etkileri ortaya konulmuştu. Bu bölümde ise aynı unsurların çarter sözleşmeleri bakımından etkileri incelenecektir.<sup>1</sup>

### 1. Savaş konusunun sözleşmelerdeki düzeni

Çarter sözleşmelerinde tarafların birbirlerine karşı yükümlülükleri bakımından kanun düzeni emredici hükümler içermediğinden dolayı, bu husus genel olarak uygulamada standart klozlar ile düzenlenmektedir. Bu standart klozların başında da uygulamada ağırlıklı olarak kullanılmakta olan “Voywar” klozu gelmektedir. Adı geçen kloz aşağıdaki incelemede temel olarak kullanılacaktır.

Savaş ve benzeri türden hallerin var olup olmadığını kimin tespit edeceğini belirlemek. “Voywar 1950”<sup>2</sup> Klozu bu konuda sessiz kalırken, “Voywar 1993”<sup>3</sup> Klozunda açık bir şekilde bu konuda kaptan ve / veya taşıyanın<sup>4</sup> takdiri ön plana çıkarılmaktadır.<sup>5</sup>

TTK düzeninin bu bakımdan incelenmesi durumunda da genel bir belirsizliğin olduğu tespit olunmaktadır. Örneğin TK.md.1083/2 hükmünde “Yolculuk başlamadan önce bir harb çıktığı için...” şeklinde bir ifade kullanılmakta ve bu suretle aranan kriterler dahilinde savaşın bulunup bulunmadığının kim tarafından tayin edileceği belirlenmemektedir. TK.md.1090 hükmü de aynı paraleldedir.

### 2.Savaş ve benzeri haller

Savaş ve benzeri hallerin kapsamı bakımından genel olarak ifade edilmesi gereken husus “Voywar 1950” Klozuna göre “Voywar 1993” Klozunun daha geniş bir sahayı metnine dahil ettiği. TTK düzeninde ise bu klozlara göre kapsam çok daha dardır.

Her iki kloza göre de belirtilen hallerin fiilen tehdit unsurunu taşıması gerekmekte, tehlikenin muhtemel olduğu haller de sonuçların gerçek-leşmesi bakımından yeterli

<sup>1</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, Cd.I, Genel Hükümler – Sefer Çarteri Sözleşmesi

<sup>2</sup>Bu kloz aynı zamanda Nuvoy-84, Fertisov, Cementvoy, Blackseawood, Polcoalvoy, Orevoy, Sovorecon, Murmatit, Grainvoy, Synacomex 90 çarterpartilerinde de kullanılmaktadır.

<sup>3</sup>“Voywar 1993” Klozunun benzeri Russwood 95 çarterpartisinde bulunmaktadır.

<sup>4</sup>Aynı klozun (1a) fıkrasında söz konusu kloz bakımından taşıyan kavramına aynı zamanda dona-tan, gemi işletme müteahhidi (kiracı), alt-taşıyan, idareci ve diğer işleticiler de dahil edilmiştir.

<sup>5</sup>Burada ayrıca takdir kriteri tanımlanmakta ve “makul karar” şeklinde tercüme edebileceğimiz “reasonable judgment” ifadesi yer almaktadır.

bulunmaktadır. Bu durum ise doğrudan doğruya fiili savaş halinden bahsetmekte olan TTK düzeninden ayrılan önemli bir noktadır.

Savaş ve benzeri hallerin tarafları konusunda “*Voywar 1950*” ve “*Voywar 1993*” klozları arasında farklar bulunmaktadır:

- “*Voywar 1950*” Klozunda bulunan “*her türlü hükümet, asi ya da organize topluluk*” (“*by any government or by any belligerent or by any organized body*”) ifadesi sebebiyle savaş klozunun işlerlik kazanması için bu tür bir davranış tarzı içerisinde bulunan taraf ya da tarafların mutlaka (“*de jure*” veya “*de facto*” bir hükümet tarafından yönetilse de) bir devlete bağlı olan kuvvetler olması gerekmekte, bunların yanında politik amaçla, ancak bağımsız olarak hareket eden organize grupların fiilleri de yeterli olarak kabul edilmektedir. Dolayısıyla “*Voywar 1950*” klozu kuvvet uygulayan tarafın hukuki vasfını bir tarafa bırakmakta ve ön plana doğrudan doğruya sonucu, yani organize bir güç tarafından kuvvet kullanma tehdidi ile sözleşmenin etkilenmesi halini çıkarmaktadır.
- “*Voywar 1993*” Klozunda ise “*her türlü şahıs*” (“*any person*”), “*kuruluş*” (“*body*”) ve “*terörist grup*” (“*terrorist group*”) ifadeleri eklenmiştir. Bu kanaatimize göre önemli bir kapsam genişlemesidir; zira şahıs, kuruluş ve terörist hareketleri ile müstakil ve bağımsız olarak faaliyette bulunan şahıs ve gruplar ifade edilmekte ve bu şekilde “*Voywar 1950*” Klozundan farklı olarak yeni düzenleme savaş klozunun işlenmesi için mutlaka bir (“*de iure*” veya “*de facto*”) devlet ya da politik bir iddia sahibi olan topluluk adına hareket etme şartını aramamaktadır.

Gerek Ticaret Kanunundaki hükümlerde, gerek “*Voywar*” (“*Voywar 1950*” Cl.1, “*Voywar 1993*” Cl.1b)<sup>6</sup> Klozunun kapsamında yer alan halleri özel-likleri itibarıyla iki grup dahilinde incelemek mümkündür:

#### **a.Genel olarak tüm sözleşmeleri etkileyen haller**

Savaş ve benzeri haller kapsamında bir sonraki bölümde incelenecek olan özel hallerin yanında genel olaylar bulunmaktadır. Dolayısıyla bu gibi hallerden sadece somut sözleşmeyi ifa eden gemi değil, bu liman, bölge ya da devlete yolculuk yapan ya da burada bulunan tüm gemiler (bazı hallerde uygulanan bayrak sınırlamaları istisna olarak) etkilenmektedirler.

#### **“Abluka” (“Blockade”)**

Abluka kavramı ile ister bir uyuşmazlığın tarafını teşkil eden bir devletin, ister tarafsız bir devletin bayrağını taşıyan, tüm gemilerin belirli bir liman ya da belirli bir bölgede bulunan ya da belirli bir devlete ya da devletlere ait bulunan limanlara giriş ve çıkışlarının kuvvet kullanma tehdidi ile fiilen engellenmesi anlaşılmaktadır. Buna

---

<sup>6</sup>*Chamber of Shipping War Risks Clauses 1952* veya bu paraleldeki savaş klozlarında ayrıca “*Uluslararası hukukun uygulanması*” (“*the operation of international law*”) olarak diğer bir tehlike kavramı yer almaktadır. Ancak bu gibi farkları haricinde sözü edilen kloz “*Voywar 1950*” Klozu paralelidir.

karşılık abluka sadece belirli bazı yük türleri, belirli bazı devletlerin bayraklarını taşıyan gemiler, hatta belirli bazı taşıyanların işletmekte oldukları gemiler hakkında uygulanmakta ise, bu abluka halinin var olmadığı ve klozun işlerlik kazanmadığı anlamına gelmemektedir. Nitekim “*Voywar 1950*” Klozundan farklı olarak “*Voywar 1993*” Klozunda bu husus sarıh olarak yer almaktadır.

Limanın giriş / çıkışının mayın döşenmesi yolu ile kapatılması ya da savaş gemilerinin bu konuda giriş / çıkışı kuvvet kullanmak suretiyle engellemeye yetecek bir şekilde pozisyon alması akla gelen abluka şekilleridir.

#### **“Fiili savaş” (“Actual war”)**

Klozun işlerliği bakımından somut bir olayda fiili olarak savaşın bulunup bulunmadığının belirlenmesi sorun çıkarmamaktadır. Burada önemle ifade edilmesi gereken husus, bu konudaki uluslararası andlaşmalara uygun olarak savaş ilan edilmiş olmasının gerekmediği, içinde bulunulan halin bu şekilde tanımlanabilmesinin yeterli olduğudur.

#### **“Savaş hareketi” (“Act of war”)**

“*Voywar 1993*” klozunda savaş yanında, savaş hareketi ifadesine de yer verilmektedir. Kanaatimize göre, (her ne kadar her ikisi de klozun kapsa-mında yer almaktaysa da) bunun gerekçesi ilan edilmiş olan ile olmayan savaş hallerinin sarıh bir şekilde kapsam dahilinde bulduklarını ifade etmektir. Aynı şekilde söz konusu ifadenin kapsamına savaş hareketi olarak nitelendirilebilecek olan davranış tarzları da dahil olmaktadır.

#### **“Savaş tehdidi” (“Threatened war”)**

Savaş tehdidi ifadesi özelliği itibarıyla subjektif bir takım özellikler taşımaktadır. Söz konusu halin var olup olmadığının takdiri sadece somut olayın şartlarına bırakıldığı takdirde, aynı hal için farklı yorumlar söz konusu olabileceğinden, bize göre bazı standart kriterlerin bu gibi hallerde uygulanması elzemdir. Örneğin Londra ağırlıklı deniz sigortası piyasası, fiili savaş olmamasına rağmen, kendi kriterleri doğrultusunda sadece savaş çıkma ihtimali sebebiyle bazı bölgeleri savaş bölgesi olarak ilan etmektedir.

#### **“Hasmane tutumlar” (“Hostilities”)**

##### **“Savaş benzeri hareketler” (“Warlike operations”)**

Bunlar birbirlerine benzer olan kavramlardır. Her ikisinde de fiili anlamda bir savaş olmamalı, kuvvet kullanma hali yukarıda incelenen hallere oranla daha dar bir çapta bulunmalıdır. Genel olarak ifade edilecek olursa, “savaş benzeri hareketler” kavramı bir üst derece kuvvet kullanma halini yansıtmaktadır. Kanaatimize göre “*hasmane tutum*” ile belirli bir (“*de iure*” veya “*de facto*”) devlet ya da politik bir iddia sahibi olan topluluk adına hareket eden silahlı bir gücün kuvvet unsurunu barındıran geçici fiilleri kastedilirken, “savaş benzeri hareketler” ile yine aynı unsurların giriştikleri ve belirli bir zaman dilimini kapsayan, ancak fiili savaş haline kıyasla sınırlı bir bölgede söz konusu olan faaliyetler ifade edilmektedir.<sup>7</sup>

<sup>7</sup>Örneğin tarif edilen şekilde silahlı bir gücün geçici olarak bir bölgede kuvvet unsurunu içerecek şekilde hareket yapması.

**“Mayın döşenmesi” (“Laying of mines”)**

“Voywar 1993” klozunda, 1950 tarihli kloza ilave olarak ayrıca mayın döşenmesi hali de söz konusu edilmektedir. Bize göre bu yukarıda incele-nen “savaş benzeri hareketler” kavramının bir alt türüdür.

**“İç savaş” (“Civil war”)**

İç savaş kavramı yukarıda fiili savaş olarak tarif edilen halin memleket içi düzende meydana gelmesidir. Anayasal hükümeti devirmek gibi bir amacın güdüldüğü bu halde genel bir kuvvet kullanma hali söz konusu olmaktadır.

**“Devrim” (“Revolution”)**

Devrim ile anlatılmak istenen ülkedeki yönetim şeklinin tam anlamıyla değiştirilmesi, yeni bir sistemin uygulamaya konmasıdır. Bir toplum olayının devrim şeklinde kabul edilebilmesi için mutlaka kuvvet kullanılması gerekmez de, kuvvet tehdidinin açık olarak mevcut bulunması şarttır.

**“Ayaklanma” (“Rebellion”)**

“Voywar 1993” Klozunda ayrıca ayaklanma kavramının bulunmasındaki amaç, teşebbüs derecesinde kalan ya da içinde bulunulan an itibarıyla henüz sürmekte olup, sonucunda yönetim şeklinin değişip değişmeyeceğinin henüz belli olmadığı hali devrim kavramından müstakil bir şekilde canlandırmaktır.

**“Dahili karışıklık” (“Civil commotion”)**

Kapsam itibarıyla dahili karışıklıklar incelenen grubun en dar kapsamlı olan halidir. Bir bölgedeki nüfusun önemli bir bölümünün ya da önemli sayıda insanın düzende var olan belirli bir hususa karşı gelmek amacıyla kuvvet kullanması halinde dahili karışıklıklardan bahsedilmektedir. Ancak buradaki amaç yönetimi devirmek kadar geniş çaplı olmamalıdır. Aksi takdirde içinde bulunulan durumun iç savaş olarak değerlendirilmesi söz konusu olmaktadır.

**b.Özel haller**

İncelenen klozlarda (ve Türk Ticaret Kanununun hükümlerinde) yer alan sabotaj, deniz haydutluğu ve kötünietli hareketler, daha önce belirtilen (genel nitelikteki) hallerden farklı olarak somut sözleşmeyi ve bu suretle tahsis edilmiş olan gemiyi etkilemekte olup, genellikle unsurunu içermemektedirler. Hemen belirtilmelidir ki, “Voywar” Klozundan farklı olarak diğer bazı savaş klozlarında ayrıca geminin müsadere ve zabt edilmesi ile seferden alıkonulması halleri de yer almaktadır.

**“Sabotaj” (“Sabotage”)**

Sabotaj kavramı ile kastedilmek istenen husus, klozun başlığı ile bağlantılı olarak savaş benzeri bir hal sonucunda somut sözleşmenin ifa edilmesinin fiilen engellenmesidir. Hukuki bir kavram olmaktan uzak olan söz konusu ifade ile kloz metnindeki diğer kavramlara girmeyen, bununla birlikte düş-manca bir tutumun söz konusu olduğu haller kapsama ithal edilmek isten-mektedir. Bu ifade “Voywar 1993” Klozunda bulunmamaktadır.

### **“Deniz haydutluğu” (“Piracy”)**

Deniz haydutluğu kavramı ile korsanlık fiili kastedilmektedir. Bu fiili artık nadir olarak karşılaşılan, 19.yüzyıla ait bir fiil olarak görmemiz gerekir. Buna karşılık tüm teknolojik gelişmelere rağmen belirli bölgelerde deniz haydutluğunun önüne geçmek mümkün olamamaktadır. Özellikle Güney Doğu Asya, Afrika ve Orta Amerika bölgelerinde gemiler hala bu anlamda soyulmakta ve yağmalanmaktadırlar. Adı geçen fiile sadece bu bölgelerde rastlanmasının sebebi, buradaki liman şartları ile iletişim imkanlarının gelişmemiş olmasıdır. Limana yük getiren veya buradan yük almak üzere gelen gemilerin çoğu uzun bir süre açıkta beklemektedirler, ki bu da zaten güvenlik tedbirlerinin hemen hemen hiç bulunmadığı bu bölgelerde söz konusu fiilin meydana gelmesini oldukça kolaylaştırmaktadır.

### **“Kötüniyetli hareketler” (“Malicious acts”)**

İncelenen gruba “Voywar 1993” Klotunda ayrıca kötüniyetli hareketler ifa-desi de eklenmiştir. Bununla sabotaj ve deniz haydutluğu haricinde kalan, ancak bu paraleldeki özelliği itibarıyla somut sözleşmenin ifa edilmesi sıra-sında söz konusu tüm fiiller ifade edilmektedir.

## **4.Savaş ve benzeri hallerin sözleşme üzerindeki etkileri**

### **a.Kanuni düzen**

Bu konudaki TTK hükümleri emredici olmadıklarından dolayı hemen daima bir sonraki bölümde incelenecek olan savaş klotları ile değiştirilmektedirler.

Basit yolculuk<sup>8</sup> söz konusu olduğu sürece savaş ve benzeri hallerin tam charter sözleşmesi<sup>9</sup> üzerindeki etkilerini genel olarak iki ayrı safhada incelemek gerekmektedir.

#### **a.1.Sözleşmenin hükümden düşmesi**

“Sözleşmenin hükümden düşmesi” başlıklı TK.md.1082/1 hükmüne göre geminin zayı olması, (TK.md.818 hükmü gereğince) hakkında mahkumiyet kararı verilmesi, tamir değmez hale gelmesi, deniz haydutlarının eline geçmesi veya düşman malı diye yakalanması veya alıkonup ganimet<sup>10</sup> olduğuna karar verilmesi ya da sözleşmede

<sup>8</sup>Basit yolculuk ile yükleme limanı – boşaltma limanı arasında yapılan yolculuk ifade edilmektedir. TK md.1095 ise konuyu mürekkep yolculuk bakımından düzenlemektedir. Buna göre geminin yükü almak üzere yükleme limanına (safra ile) yolculuk yapmak durumunda kalması halinde de TK md.1082 ile TK.md.1094 arasındaki hükümler uygulama alanı bulmaktadırlar. Bu durumda yolculuk ancak yükleme limanından hareketten sonra başlamış sayılır. Gemi yükleme limanına ulaştıktan sonra bu limandan yolculuğa başlanmadan önce olsa bile sözleşme hükümden düşer veya taraflarca feshedilirse taşıyan, yükleme limanına olan yolculuk için TK.md.1085 hükmündeki esaslara göre hesaplanacak bir mesafe navlununu talep edebilir.

<sup>9</sup>Kısmi charter sözleşmesi halinde ise düzenlemeyi TK md.1095 hükmü yapmaktadır. Buna göre 1082- 1095 nci maddeler hükümleri aşağıdaki farklarla tatbik olunur: (1)TK md.1083 ve md.1088 hükümlerindeki hallerde taraflardan her biri, engel çıkar çıkmaz ne kadar süreceğine bakmaksızın sözleşmeyi fesih hakkını kullanabilir; (2)TK md.1090 hükmündeki halde taşıtan sözleşmeyi fesih hakkını kullanamaz; (3)TK md.1092 hükmündeki halde taşıtan geçici olarak boşaltmak hakkını ancak diğer taşıtanlar izin verdikleri halde kullanabilir; (4)Taşıtan TK.md.1093 hükmündeki halde malları, ancak bunlar tamir sırasında zaten boşaltmış olduğu takdirde ve tam navlunu ile diğer alacakları ödemek şartı ile geri alabilir.

<sup>10</sup>Geminin ganimet olduğuna karar verilmesi halinin müsadere tehlikesi ile aynı anlamda değerlendirilmesi gerekmektedir.

ferden tayin edilmiş olan yükün ya da sözleşmede nev'en tayin edilmiş, ancak gemiye teslim edilerek ferdilemiş olan yükün zayi olması hallerinde, taraflar arasında bir tazminat hali söz konusu olmaksızın, sözleşme sona ermektedir.

Yolculuk başladıktan sonraki halleri ise TK.md.1084 ve md.1087 hükümleri düzenlemektedir. Buna göre sayılan hallerin seferin başlamasından sonra meydana gelmesi halinde de sözleşme hükümden düşmektedir; ancak burada önemli bir fark vardır, buna göre yük emniyet altına alınmış ve kurtarılmış olduğu oranda taşıtanın aşılacak mesafenin bütün yolculuğa olan oranına göre mesafe navlunu ödemesi gerekmektedir.

Burada dikkat edilmesi gereken husus, cayma halinden farklı olarak, her hangi bir fesih beyanına gerek kalmaksızın sözleşmenin kendiliğinden hü-kümden düşmesidir. Bunun sonucunda (mesafe navlunu ve "vessel and / or cargo lost or not lost" kaydı istisna olmak şartıyla) tarafların her hangi bir tazminat ya da navlun ödeme gibi yükümlülük ya da borçları doğmaz. (peşin olarak ödenen navlunun iadesi gerekir.)

Yukarıda yazılı olan hallerden biri tarafların kusur ya da ihmali sonucunda oluşmuşsa, bu durumda inceleme konusu hükümler işlerlik kazanmazlar.

## **a.2.Sözleşmeden cayma (fesih hakkı)**

"Sözleşmeden cayma hakkı" başlıklı TK.md.1083 hükmü iki fıkradan oluşmaktadır.

- Buna göre yolculuk başlamadan önce<sup>11</sup> veya sonra (ki bu durumda mesafe navlunu söz konusu olmaktadır) gemiye ambargo konması yahut devlet veya yabancı devlet hizmeti için elkonması, varma yeri ile ticaretin yasaklanması, yükleme veya varma limanının abluka altına alınması, sözleşme gereğince taşınacak olan malların yükleme limanından ihracının veya varma limanına ithalinin men edilmesi, diğer bir kamu tasarrufu ile geminin yola çıkmasının veya yolculuğun yapılmasının veya sözleşme gereğince teslim edilecek olan malların yollanmasının men edilmesi halinde taraflardan her biri tazminat ödemekle yükümlü olmaksızın sözleşmeden cayabilmektedir.
- İkinci fıkroda da aynı düzenleme savaşı çıktığı için geminin veya yükün ya da her ikisinin artık serbest sayılmaması ve zabt / müsadere tehlikesine maruz kalması halleri için düzenlenmektedir. (Buna karşılık hükmün devamında TK.md.1022 hükmüne atıfta bulunulmakta ve böylece -taşıyanın durumunu güçleştirmemesi şartıyla- sözleşmede belirtilen yük yerine aynı varma limanı için gemiye başka yük verilebilmektedir.)

Belirtilen kapsamda cayma hakkının bir "feshi ihbar hakkı" olduğu kabul edilmektedir. Bunun kullanılması (ki bu her hangi bir şekil şartına tabi değildir, sadece karşı tarafa ulaşması gerekmektedir) sonucunda sözleşme ileriye etkili olarak ortadan

---

<sup>11</sup>Bütün bu hallerde kamu tasarrufundan çıkan engel, ancak mevcut ihtimallere göre az zamanda ortadan kalkmayacağı anlaşıldığı takdirde sözleşmeden cayma hakkını verir. (TK md.1083/1-1)

kalkmakta, dolayısıyla cayma anında tahakkuk etmiş olan alacaklar (örneğin sürastarya ücreti) bu durumdan etkilenmemektedirler.

## b.Akdi düzen

Yukarıda belirtilen kapsamdaki bir halin ortaya çıkması durumunda “*Voy-war 1950*” ve “*Voywar 1993*” klotlarının<sup>12</sup> meydana getirdikleri sonuçları iki safha halinde incelemek mümkündür.<sup>13</sup>

### b.1.Sözleşmenin kuruluşu – yüklemenin başlangıcı

“*Voywar 1950*” Klotunun 2. bendinde yükleme başlangıcından evvel sözleşmenin<sup>14</sup> ifa edilmesi sebebiyle gemi veya kaptan veya diğer gemi adamları<sup>15</sup> ya da taşınan yükün yolculuğun her hangi bir safhasında birinci bendde savaş tehlikesi olarak sayılan hallerle karşılaşma ihtimalinin bulunması durumunda, taşıyanın taşıtana yapacağı yazılı bir ihbarla sözleşmeyi feshedebileceği belirtilmektedir.

Fesih hakkının kullanılması bakımından taşıyanın sözleşmenin kurulduğu andaki şartların 1.bendde yer alan hallerden birinin gerçekleşme ihtimali sebebiyle önemli ölçüde değişmiş olduğunu ispat etmesi gerekmektedir. Aksi takdirde, şartların sözleşmenin kuruluşu anından farklı olmadığı kabul edilecek ve buna bağlı olarak fesih hakkının yanlış kullanıldığına karar verilmesi gerekecektir.

“*Voywar*” Klotu sözleşmede yükleme ya da boşaltma limanlarının sonradan taşıyan tarafından seçilmek üzere sadece belirli bir bölge (“*range*”) olarak tanımlandıkları hallerde taşıyanın fesih hakkını sınırlamaktadır. Buna göre, zamanı gelince tayin edilen limanda gemi, yük, gemi adamları veya gemideki diğer şahısların bu türden tehlikelerle karşılaşmaları ihtimali mevcut ise, taşıyan taşıtandan aynı bölge dahilinde başka bir güvenli liman (“*safe port*”) tayin etmesini talep edecek ve ancak bunun taşıtana ulaşmasını takip eden 48 saat içinde başka bir güvenli liman tayin edilmediği takdirde sözleşmeyi feshedebilecektir.

“*Voywar 1993*” Klotunda fesih hakkının yanında, taşıyana tehlike ile karşı-laşılacak olan ya da karşılaşma ihtimali bulunan safhayı gerçekleştirmekten imtina etme hakkı da tanınmaktadır. Kanaatimize göre klotu yapılan bu ilavenin amacı taşıyana söz konusu şartlar altında sözleşmeyi feshetmek ya da sözleşmeyi aynen ifa etmek dışında üçüncü bir alternatif sağlamaktır. Bu alternatifin seçilmesi halinde gemi örneğin

<sup>12</sup>Bu konuda diğer bir standart savaş klotu da “*Chamber of Shipping War Risks Clauses 1952*” olarak anılan klotdur.

<sup>13</sup>Bu tür klotların yanında savaş konusunda bazı özel düzenlemeler öngören kayıtların da sonradan sözleşmeye dahil edilmesi mümkündür. Örneğin “*Savaş Fesih Klotu*” nun (“*War Cancellation*”) sözleşmede bulunması halinde taraflardan her hangi biri Amerika Birleşik Devletleri, Rusya, İngiltere, Fransa veya Çin Halk Cumhuriyeti ya da kendilerinin tespit edeceği devletlerden her hangi ikisinin arasında savaş çıkması halinde sözleşmeyi feshedebilmektedir.

<sup>14</sup>“*Voywar 1993*” Klotunda “*sözleşmenin ifa edilmesi*” yerine “*sözleşme ya da bunun her hangi bir kısmının ifa edilmesi*” kavramı yer almış ve bu suretle klot daha sarıh bir ifadeye sahip olmuştur.

<sup>15</sup>“*Voywar 1993*” Klotunda tehlike ihtimaline muhatap olan taraflar “*gemi*”, “*yük*”, “*gemi adamları*” ve “*bordada bulunan diğer şahıslar*” şeklinde tanımlanmaktadırlar. Kanaatimize göre bu düzenleme “*Voywar 1950*” klotuna kıyasen daha isabetlidir. Zira kaptan ve gemi adamlarını ayrı ayrı ifade etmenin bir anlamı yoktur, ayrıca bu klotda gemi adamı haricindeki şahıslar kapsam dışında kalmaktadırlar.

sözleşme gereğince birden fazla yükleme ya da boşaltma limanına gidecekse, taşıyan gemiyi tehlike ihtimalinin söz konusu olduğu liman ya da limanlara göndermekten imtina edebilecektir. Bu anda yükleme henüz başlamamış olduğundan taşıyan ya sözleşmede yazılı olan diğer liman veya limanlarla yetinecek, ya da sözleşmeyi feshedecek ve TK.md.1083 hükmü dışında kalan haller için, pişmanlık navlunu ödemesi gerekecektir. Bahis konusu kanun hükmünde abluka, fiili savaş, zabt ve müsadere halleri ifade edildiğinden, bu şekilde değerlendirilmesi mümkün olmayan her türlü durumda, özellikle savaş ihtimalinin söz konusu bulunması halinde taşıyan belirtilen navlunun borç-lusu olacaktır.

## **b.2.Yüklemenin başlangıcı – boşaltmanın sona ermesi**

“*Voywar 1950*” ve “*Voywar 1993*” Klozları yükleme de dahil olmak üzere diğer safhalardaki düzeni aşağıda belirtilen şekilde kurmaktadır.

### **b.2.1.“*Voywar 1950*”**

#### **“*Voywar 1950*” / 3, 4**

Yükleme başladıktan sonra klozun üçüncü ve dördüncü bendleri taşıyana iki türlü yetki vermektedir:

- “*Voywar 1950*” Klozunun üçüncü bendine göre gemi, kap-tan ve diğer gemi adamları veya yükün birinci klozda belirlenen tehlikelerden biri ile karşılaşma ihtimalinin ortaya çıkması durumunda kaptan yüklemeye başlamak, devam etmek ya da konişmentoları imzalamak zorunda değildir. Yükün tamamının ya da bir kısmının gemiye yüklenmesinden sonra, kaptanın (yukarıda açıklanan yetkisi paralelinde) iki alternatifi bulunmaktadır: Kendisi ya yükü boşaltacak ya da yüklenen kısım ile yola çıkacaktır. Yolculuğun eksik yük ile başlaması halinde, navlun varma limanında boşaltılan yük üzerinden hesaplanacak, ancak taşıyan da geminin boş kalan kısımlarına başka yük alabilecektir. Kloza göre taşıyanın bu yükün yüklenmesi ve / veya boşaltılması amacı ile gemiyi (rota üzerinde bulunsun veya bulunmasın) her hangi bir limana göndermesi mümkündür.
- Klozun dördüncü bendine göre bir önceki bend uyarınca verilen karara binaen gemi yükleme limanından ayrılırken veya birden fazla yükleme limanı varsa, sonuncusundan ayrılmasını takiben sözleşmeye devam edilmesinin gemi, kaptan ve gemi adamları ile yükü söz konusu tehlikelerle karşı karşıya bırakacağı anlaşılırsa yük boşaltılacak ya da boşaltma faaliyetine zaten başlanmışsa, bu, taşıyanın talebi üzerine taşıyanın seçeceği bölgedeki diğer her hangi güvenli bir limanda tamamlanacaktır. Gemi boşaltma limanında iken söz konusu talebin taşıyana gönderilmesini takip eden 48 saat içinde tayin hakkı kullanılmazsa<sup>16</sup> söz konusu hak taşıyana geçecektir; buna göre kendisi ya güvenli olan bir limanı seçerek, yükü burada boşaltmayı tercih edecek, ya da sözleşme / konişmento

<sup>16</sup> ...veya kullanılıp da, tayin edilen limanda yine söz konusu tehlikelerin bulunması halinde...

limanında boşaltma faaliyetlerine devam edecektir. Birinci alternatif yoluna gidildiği takdirde, taşıyan bu şekilde de sözleşmeyi ifa etmiş sayılacak ve bunun sonucunda yük konişmentoda belirtilen boşaltma limanına taşınmış gibi tam navlunu talep hakkına sahip olacaktır.<sup>17</sup>

### **“Voywar 1950” / 5**

Yükleme başlangıcından sonraki safhalarla ilgili olarak “Voywar 1950” Klozunun 5.a. bendi

- her hangi bir hükümet veya iç savaş, hasmane tutum ya da savaş benzeri faaliyetlerin tarafı olan asi ya da organize bir grubun ya da bunlar adına hareket eden her hangi bir şahıs ya da makamın veya savaş sigortacısını temsilen talimat ya da tavsiyede bulunmaya yetkili olan bir şahıs ya da komitenin
- boşaltma limanına gidilmemesi veya gecikerek gidilmesi veya başka bir limana gidilmesi hakkındaki verdikleri talimat veya tavsiyeler dahil olmak üzere,
- geminin sözleşmenin ifa edilmesi sırasında yükleme / boşaltma faaliyetlerinin icra edilmesi amacıyla bulunacağı limanlar ya da yolculuk sırasında uğrayacağı limanlar, kullanacağı rota ve geçeceği bölgeler gibi konularda
- verilen her hangi bir talimat ya da tavsiyeye uygun davranmak konusunda

serbest olduğunu belirtmektedir.

Kloza göre bu talimat ya da tavsiyeler sebebiyle ya da bunlara uygun davranılmasından dolayı sefer sırasında rota değiştirilmişse, bu (haksız) sapma (“*deviation*”) olarak değerlendirilmeyecektir.

### **“Voywar 1950” / 6**

“Voywar 1950” Klozunun son bendi yükleme başladıktan sonra meydana gelen tehlikeler sebebiyle yükleme limanında yükü boşaltma ya da yukarıda 4.bend’de ve 5.bendin b fıkrasında belirtilen limanlara ulaşma ve yükü burada boşaltma ile ilgili masrafların taşıyan ve / veya gönderilen tarafından ödeneceğini belirtmekte ve bu masrafların tahsilini teminen taşıyanın yük üzerinde rehin hakkına sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

### **b.2.2. “Voywar 1993”**

---

<sup>17</sup>Klozun ifadesinden dolayı taşıyanın belirtilen süre dahilinde boşaltma limanını değiştirmesi bir yükümlülük mahiyetinde olmayıp, sadece kendisine verilmiş olan bir haktır, bu gerekçe ile hakkın kullanılmaması, taşıyana bu suretle uğramış olduğu zararları taşıyandan talep etme hakkı vermemektedir. The Anna Ch 1987.1, LLR., shf.266

**“Voywar 1993” / 3**

“Voywar 1993” Klotunun 3.bendi “Voywar 1950” Klotunun 3 ve 4. Bend-lerini bir araya getirmekte ve yolculuğa eksik yük ile başlanması sebebiyle boş kalan yerlere yeni yük alınması hususunu 5.bende nakletmektedir.

İnceleme konusu bende göre yükleme başladıktan sonra veya bunu takip eden her hangi bir safhada gemi, yük, gemi adamları veya gemide bulunan şahıslardan her hangi birinin kaptan ve / veya taşıyanın makul kararına göre birinci klotda belirlenen tehlikelerden biri ile karşılaşma ihtimalinin ortaya çıkması durumunda taşıyan yüklemeye devam etmek ve konişmento imzalamak zorunda olmadığı gibi, kendisinden geminin yolculuğa başlaması ya da bunun bir kısmına devam etmesi, bu amaçla her hangi bir kanal ya da boğazdan geçmesi veya her hangi bir limana ya da yere gitmesi veya burada kalmaya devam etmesi talep edilememektedir.

**“Voywar 1993” / 4**

Klotun dördüncü bendinde “Voywar 1950” Klotunda bulunmayan yeni bir düzenleme getirilmiştir. Buna göre yüklemenin başlamasını takip eden her hangi bir safhada kaptan ve / veya taşıyanın makul kararına göre gemi, yük, gemi adamları ya da gemide bulunan diğer şahısların, boğaz veya kanal geçişleri de dahil olmak üzere, sözleşmenin ifa edilmesi amacıyla kullanılacak olan normal ve mutad rotanın her hangi bir kısmında belirtilen tehlikelerden biri ile karşılaşma ihtimalinin ortaya çıkması ve boşaltma limanına olan alternatif rotanın daha uzun olması halinde, taşıyan bu rotanın kullanılacağını taşıyana ihbar edecektir.

3.bendin son cümlesinde getirilen kurala uygun olarak, incelenen bendin ikinci cümlesine göre toplam ek mesafe 100 milden fazla olduğu takdirde, taşıyan ek yolculuğa ilişkin (akdi yolculuk / ek yolculuk mesafesi oranının navluna uygulanması ile tespit edilecek) navluna hak kazanacaktır.

**“Voywar 1993” / 5**

“Voywar 1993” Klotunun beşinci bendi “Voywar 1950” 5.b.bendi paralelinde, buna karşılık daha ayrıntılı olarak taşıyanın karar ve tavsiyelerine uymak durumunda olduğu makamları bir liste dahilinde sıralandırmaktadır. Buna göre gemi

- (a) Bayrağını taşımakta olduğu veya taşıyanın kanunlarına tabi olduğu devlet hükümetinin veya diğer her hangi bir hükümetin ya da talimat veya tavsiyelerinin yerine getirilmesini sağlayacak yeterliliği bulunan bir makam veya grubun boşaltma limanına gidilmemesi veya gecikerek gidilmesi veya başka bir limana gidilmesi hakkındaki verdikleri talimat veya tavsiyeler dahil olmak üzere, geminin sözleşmenin ifa edilmesi sırasında yükleme / boşaltma faaliyetlerinin icra edilmesi amacıyla bulunacağı limanlar ya da yolculuk sırasında uğrayacağı limanlar, kullanacağı rota ve geçeceği bölgeler gibi konulardaki verilen bütün emir, talimat ya da tavsiyelere uymak;

- (b) Savaş rizikolarına karşı sigorta şartları uyarınca yetkili bulunan sigorta şirketlerinin bütün emir, talimat ya da tavsiyelerine uymak;
- (c) Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin tüm kararlarına, Avrupa Topluluğunun tüm talimatlarına, bu konuda yetkili bulunan milletler üstü diğer her hangi bir makamın tüm emirlerine, bunun yerine getirilmesi bakımından taşıya-nın tabi olduğu ve uymak durumunda bulunduğu devlet mevzuatına, icra konusunda görevli bulunan diğer organların emir ve talimatlarına uymak;
- (d) Kaçakçılık sebebiyle geminin müsadere edilmesine sebep olabilecek olan yükün tamamını veya bir kısmını diğer her hangi bir limanda boşaltmak;
- (e) Göz altına alınmaları, hapsedilmeleri ya da diğer müeyyidelerle karşılaşacakları tahmin edilen gemi personeli veya bir kısmını ya da gemide bulunan diğer şahısları değiştirmek amacı ile diğer her hangi bir limana uğramak;
- (f) Bu klozun her hangi bir hükmü gereğince taşıyan tara-ından yükün yüklenmediği veya boşaltıldığı hallerde, taşıyan hesabına diğer bir yük almak ve bunu normal ve mutad rotanın dışında bulunan veya ters yönde yer alan diğer liman veya limanlara taşımak

konusunda serbesttir.

### *“Voywar 1993” / 6*

“Voywar 1950” Klozunun 5.a. fıkrasının son cümlesinde verilen talimat ve tavsiyelere uygun olarak hareket edilmesi durumunda, bunun (haksız) sapma olarak değerlendirilemeyeceği hususu, “Voywar 1993” Klozunda ikinci ve beşinci bendler arasında yer alan tüm haller için geçerli kılınmaktadır.

---

## WAR AND TERRORISM EFFECTS ON MARINE INSURANCE AND CHARTERPARTIES

### -II-

On this part of the article about the legal effects of war and terrorism, we will have a close look to the law of charterparties. Since there are no compulsory rules within the Turkish Commercial Code, the charterparty clauses are forming the obligation of the parties involved. In the field of war and terrorism there is a standard voyage clause, called as “Voywar”, which have two versions as 1950 and 1993. The Voywar 1950 reads as follows:

#### **Voywar 1950**

- (1) In these clauses, “War Risks” shall include any blockade or any action which is announced as a blockade by any Government or by any belligerent or by any organized body, sabotage, piracy, and any actual or threatened war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotion, or revolution.

- (2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that performance of the contract will subject the Vessel or her Master and crew or her cargo to war risks at any stage of the adventure, the Owners shall be entitled by letter or telegram despatched to the Charterers, to cancel this Charter.
- (3) The Master shall not be required to load cargo or to continue loading or to proceed on or to sign Bill(s) of Lading for any adventure on which or any port at which it appears that the Vessel, her Master and crew or her cargo will be subjected to war risks. In the event of the exercise by the Master of his right under this Clause after part or full cargo has been loaded, the Master shall be at liberty either to discharge such cargo at the loading port or to proceed therewith. In the latter case the Vessel shall have liberty to carry other cargo for Owners' benefit and accordingly to proceed to and load or discharge such other cargo at any other port or ports whatsoever, backwards or forwards, although in a contrary direction to or out of or beyond the ordinary route. In the event of the Master electing to proceed with part cargo under this Clause freight shall in any case be payable on the quantity delivered.
- (4) If at the time the Master elects to proceed with part or full cargo under Clause 3, or after the Vessel has left the loading port, or the last of the loading ports, if more than one, it appears that further performance of the contract will subject the Vessel, her Master and crew or her cargo, to war risks, the cargo shall be discharged, or if the discharge has been commenced shall be completed, at any safe port in vicinity of the port of discharge as may be ordered by the Charterers. If no such orders shall be received from the Charterers within 48 hours after the Owners have despatched a request by telegram to the Charterers for the nomination of a substitute discharging port, the Owners shall be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they may, in their discretion, decide on and such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract of affreightment. In the event of cargo being discharged at any such other port, the Owners shall be entitled to freight as if the discharge had been effected at the port or ports named in the Bill (s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.
- (5) (a) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to loading, departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, zones, waters, discharge, delivery or in any other wise whatsoever (including any direction or recommendation not to go to the port of destination or to delay proceeding thereto or to proceed to some other port) given by any Government to any belligerent or by any organized body engaged in civil war, hostilities or warlike operations or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any Government or belligerent or of any such organized body or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel, the right to give any such directions or recommendations. If, by reason of or in compliance with any such direction or recommendation, anything is done or is not done, such shall not be deemed a deviation. (b) If, by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, the Vessel does not proceed to the port or ports named in the Bill (s) of Lading or to which she may have been ordered pursuant thereto, the Vessel may proceed to any port as directed or recommended or to any safe port which the Owners in the discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge had been effected at the port or ports named in the Bill (s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.
- (6) All extra expenses (including insurance costs) involved in discharging cargo at the loading port or in reaching or discharging the cargo at any port as provided in Clauses 4 and 5 (b) hereof shall be paid by the Charterers and/or cargo owners, and the Owners shall have a lien on the cargo for all moneys due under these Clauses.