

## Çarter Partilerdeki Savaş Riski Klozları Üzerine

Savaş riski olan bölgelere girmezden önce P&I klübüne bilgi verip ne süre ile bölgede kalacağını, yük ve gemi değerini beyan eden tarafa klübünün ilave prim karşılığında savaş risklerine karşı koruma sağladığı bilinir.

İhmal edilmemesi gereken husus ise, çoğu zaman yüzde 3 ila 5 mertebesinde genelleyebileceğimiz bir ilave prim ile bölgede kalış süresinin sigorta koruma süresinden kısa olup olmayacağını kontrolüdür.

Yani, sigorta sizden aldığı prim karşılığında kaç gün süre ile koruma sağlayacak ve bu süre zarfında bölgeden çıkabilecek misiniz, yoksa (sürpriz bir şekilde) tekrar prim ödemeniz gerekir mi?

Peki, Odesa açıklarında demirdeyken mayına çarpan Panama bayraklı, donatanı Nato ülkesi Estonya'da mukim m/v *Helt* gemisini (3 Mart 22) sigortası koruyabilir miydi?

Böyle sorulara kısa cevap vermektense,

Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi'nin (BIMCO) güncelleyerek senelerdir tavsiye ettiği,

1. Zaman esaslı kira sözleşmeleri için "Conwartime 2013" isimli klozunu,

[https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war\\_risks\\_clause\\_for\\_time\\_charters\\_2013](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war_risks_clause_for_time_charters_2013)

ve

2. Sefer kira sözleşmeleri için "Voywar 2013" isimli klozunu,

[https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war\\_risks\\_clause\\_for\\_voyage\\_chartering\\_2013](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war_risks_clause_for_voyage_chartering_2013)

gözden geçirmeyi ve BIMCO'nun Ukrayna'daki duruma bakışını özetlemeyi faydalı buluyoruz.

İki kloz da mayın döşenmesinden bahseder. Lâkin, bir mayına çarpan gemi deniz tehlikesiyle mi karşılaşmıştır, yoksa savaş riskine mi maruz kalmıştır? Varolan, tehdit oluşturan veya rapor edilen savaş riskleri arasında mayın döşenmesi de sayıldığından mayına ilişkin riskler savaş riski sayılmalıdır.

## CONWARTIME 2013

Zaman esaslı kira sözleşmeleri için kaleme alınan Conwartime 2013, geminin, yükünün, gemi adamları ve gemideki diğerlerinin savaş risklerine maruz kalabileceği bölgelerin armatör yahut kaptan tarafından değerlendirilmesine müteakip bu bölgelerden sakınmasına, ve gerektiğinde ayrılmasına imkan tanır. Lâkin, Karadenizin kuzeyinde bu ve benzeri özgürlükler sadece kağıt üzerinde kalacaktır.

Bu klozun armatöre sağladığı yarar, gemi adamlarına yapacağı olası ilave ödemelerin kiracı tarafından finanse edilmesine salık vermesindedir. Nadir karşılaşılan böylesine bir durum, kiracının risklerini sigortalatma yolunu seçmesi ile sigortacının sunduğu hizmetlere bir yenisinin eklenmesi demek olabilir.

Daha da önemlisi, klozun (g) fıkrası (i) bendinde bahsi geçen, armatörün sefer sebebiyle verdiği taahhüt dolayısıyla karşılaşılabilecek tazminat riskinin aslında kiracı üzerinde olduğudur. Bu riskin sigortalanması için geç de olsa gene sigortacıların kapısı çalınıyor olacaktır.

Ayrıca anlaşmaya şartları dahil edilmedikçe ve/veya savaş ilanı söz konusu olmadıkça iptali güç gözükken zaman esaslı kira sözleşmeleri için orta yolu sigorta şirketlerinin bulacağı hususunda şüphemiz yoktur.

## VOYWARTIME 2013

Sefer kira sözleşmelerine dahil edilebilen Voywartime 2013, yukarıda bahsi geçen noktaları bünyesinde barındırmakla beraber sefer kiracısı ile daha yakın diyalog kurulması gerekliliğini de hissettirir.

Kloz, kiracıdan risk bölgesi dışında bir liman yahut limanları alternatif göstermesi, bu talebin kiracıya ulaşmasını takip eden 48 saat içinde bir yönlendirme olmadığı takdirde ise armatörün taşımayı iptal edebileceği hususu üzerine kurgulanmıştır.

Ukrayna yahut Azak Denizi limanlarına uğrak yaparak ticaretlerini sürdüren gemileri (nehir tipi gemiler ve milyon varillik tankerleri) düşündüğümüzde yüz sözleşmeden doksan dokuzunda alternatif liman üretme imkanı olamayacaktır. Başka bir deyişle, Karadeniz özelinde anlaşmayı çözümsüzlüğe iten bir kurgu söz konusudur.

Armatörün Kuzey Karadenize taşıdığı yükten ekstra yüz deniz mili mesafe ötede bir alternatif liman kullanarak kurtulma ihtimali değerlendirildiğinde, aslında Karadeniz kıyısındaki limanlarımızın alternatif oluşturup oluşturamayacağı düşünmeye değerdir.

Voywvertime 2013, savaş riski primi ödemesi bakımından ilginçtir. Armatör kendini korumak istediğinde, primini öder. Kiracı sebebiyle bir savaş riskine maruz kalıyorsa, primi kiracıdan tahsil edebilir.

řu da unutulmamalıdır. Ukrayna, limanlarını kapattıktan ve yanaşma/kalkma servisi veremedikten sonra mahsur kalan gemilerin ve gemi adamlarının bir de mayın riski ile karşı karşıya oldukları düşünülürse, fiziki olarak imkanlar pek kısıtlıdır. Bayrak devletlerinin müdahil olup Bangladeş bandıralı *Banglar Samridhi* gemisinde yaşanan olayların tekrarının önüne geçme kudretini göstermeleri gerekir.

Sigorta şirketleri ise üyelerine, savaş riski klozlarının öngördüğü şekilde Birleşmiş Milletler yahut kurulacak devletlerüstü bir yapının direktifleri doğrultusunda yol göstermeyi hedeflemelidir.

BIMCO'nun Ukrayna'daki durumu değerlendirmesine değinecek olursak; internet sitesinde, <https://www.bimco.org/insights-and-information/contracts/20220224-ukraine-situation> adresinde yayınlanan mesajda öne çıkan hususlar:

- Savaş riskine ve savaş ilanına ilişkin klozlar farklılık gösterebileceği için kontrolü tavsiye edilmektedir,
- Bir seferin karlılığının azalıyor olması iptale kolay kapı açmaz denilmektedir,
- Riskten korunmanın pahalılaşacağı öngörüsü ile sigorta primleri olası artışının yeni anlaşmalar için değerlendirilmesi tavsiye edilmiştir.

Son söz, her ne kadar gemilere ve gemi adamlarına, sözleşmeler ve savaş riski klozları ile bir güvence sağlanmaya çalışılsa da, kimi zaman nasıl bir *Nusret*'in böyle bir musibete son verebileceği düşünöncesi aklımızı kurcalamaya uzunca bir süre devam edecektir.

Nazım Karadağ

3 Mart 2022, İstanbul