

# GÜVENLİ LİMAN VE RIHTIM<sup>1</sup>

(“safe port / safe berth”)

Prof.Dr.M.Fehmi Ülgener

## 1.Güvenli liman ve güvenli rıhtım kavramı

### a.Genel olarak

Güvenli liman kavramının ayrıntılarına girmeden evvel, bununla ne ifade edilmek istendiğini kısaca ortaya koymak gerekmektedir.<sup>2</sup>

Taşıtanın ticari talimatları çerçevesinde geminin yükleme ve boşaltma faaliyetlerini yürütebildiği ve yakıt alabildiği her yer limandır. Güvenli liman kavramını ise aşağıdaki şekilde tarif etmek mümkündür:

*“Anormal bir olay gerçekleşmediği takdirde uygun bir seyir ve denizcilik bilgisi ile zamanında sözleşme konusu geminin ulaşmasının, kullanmasının ve terketmesinin mümkün olmadığı liman güvenli değildir.”*

Burada kısaca belirtilecek olursa,

- anormal bir olay kavramı ile önceden tahmin edilmesi mümkün olmayan olaylar kastedilmektedir.
- Uygun bir seyir ve denizcilik bilgisi kavramı ile tedbirli bir kaptanın göstereceği davranış tarzı sonucunda selamete girilebilecek, kullanılabilir ve çıkılabilecek olan liman ve yerler ifade edilmek istenmektedir.

Bunun yanında güvenli liman kavramı öncelikle taşıtanın seçtiği limanın derinliği, içinde manevra yapabileceği sahası, gel-git hareketlerinin buradaki etkisi, fenerler ve diğer seyrü-sefer yardımcıları, kılavuz ve römorkörlerin limanda gerektiği anda bulunması gibi hususları içerir. (Fiziksel güvenlik)

<sup>1</sup> Bu bölüm yazar tarafından Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi tarafından 1996 yılında tertip edilmiş bulunan sempozyumda verilmiş olan “Zaman Çartererinin Gemiye Kullanma Yetkisi ve Bunun Sınırları” adlı tebliği ile Çarter Sözleşmeleri Cd.I adlı kitaptaki ilgili bölümün özetlenmiş halidir.

<sup>2</sup>Genel olarak liman kavramının sabit sınırlar dahilinde bir tanımlaması bulunmamaktadır. Ancak İngiliz mahkemeleri bu konuda uzun yıllardır ticari anlamı kriter olarak göz önüne almaktadırlar. Aynı kriterle birden fazla yükleme veya boşaltma yerinin aynı liman dahilinde mi olduğu, yoksa bunların farklı liman sahalarında mı yer aldıklarını belirlemek mümkün olmaktadır. Ambarlar ve diğer depolama yerleri haricinde limana geminin burada yükleme ve boşaltma yapabileceği tüm yerler dahildir. Bu bakımdan supalan yükleme veya boşaltma, tarafların tayin ettikleri limanın teamülünde yer almıyorsa, taşıtanın açıkta mavnalar kullanmak suretiyle yükleme / boşaltma yapılmasını isteme hakkı bulunmamaktadır. Aynı şekilde taraflar sözleşmede özel olarak bir rıhtım tayin etmişlerse, bu rıhtımda mavnalara yükleme/boşaltma teamülden olmadığı takdirde taşıtanın bunu talep etmesi mümkün değildir.

Ayrıca her ne kadar limanın güvenliği konusunda buranın fiziksel özellikleri ön planda yer almaktaysa da, politik olarak güvenlik de inceleme konusu bakımından önemli bir role sahiptir. Ancak politik olarak güvenlik kavramına ne gibi hususların girdiğini belirlemek her zaman kolay olmamaktadır, ancak en azından liman bölgesinde bir savaş halinin söz konusu olması, ya da burada bir isyan ya da halk hareketinin bulunması, buranın güvenli olmaması bakımından yeterli sayılmaktadır. Seçilen limanda salgın bir hastalığın hüküm sürüyor olması da bu bakımdan yeterli sayılacak bir sebeptir.

### **b.Güvenliğin arandığı an**

Taşıtanın yükümlülüğü seçimi yaptığı andaki güvenliğe değil, geminin limanı kullanacağı andaki güvenliğe ilişkindir, yani sözleşmeden kaynaklanan bu yükümlülük gemi limanı ne zaman kullanacaksa, o zamana yöneliktir. (“*prospectively safe port / place*”) Bu konuda zaman charteri ile sefer charterinin arasında her hangi bir farkın olmadığı kabul edilmektedir. Dolayısıyla seçilen liman ve yerin güvenli olmaları gerektiği anı aşağıdaki gibi ortaya koymamız mümkündür:

*Seçim hakkının geçerli bir şekilde kullanıldığını kabul etmek için , önceden görülmesi mümkün olmayan haller istisna olmak üzere, seçimin yapıldığı an itibarıyla, limanın (veya yerin) geminin normal olarak*

- \* *buraya ulaşması gerektiği anda,*
- \* *burada kalması gerektiği sürede ve*
- \* *buradan ayrılmasının umulduğu anda*

*güvenli olması gerekmektedir.*

## **2.Sözleşmede liman ve rıhtımın belirlenmesi**

Çarter sözleşmesinde taşıtanın (çarterer ya da uygulamadaki terminoloji ile kiracı) önde gelen yükümlülüklerinden biri (yorumu sözleşmedeki diğer klozlarla birlikte yapılmak şartı ile) sözleşme süresi dahilinde geminin kullanacağı liman ve yerlerin<sup>3</sup> güvenli olarak seçimidir.

Sözleşmede limanlar ismen belirlenmemişse taşıtanın geminin tahsis edildiği süre dahilinde uğrayacağı limanları seçim hakkı ve aynı zamanda yükümlülüğü söz

---

<sup>3</sup> NYPE 93 “12. Berths: The Vessel shall be loaded and discharged in any safe dock or at any safe berth or safe place that Charterers or their agents may direct, provided the Vessel can safely enter, lie and depart always afloat at any time of tide.”

konusu olmaktadır. Burada “safe port” ya da “safe port/safe berth” kayıtlarının bulunması halinde,<sup>4</sup> diğer bir ifadeyle sarıh (“express”) bir yükümlülüğün varlığı sözleşmeden anlaşılabiliriyorsa, taşıtanın (gerek bir liste, gerek bir “range” ya da bölge içinden) seçim yükümlülüğüne buranın güvenli olması şartının da ekli olduğu ve buna bağlı olarak burada bir garanti sorumluluğunun meydana geldiği konusunda tereddüt bulunmamaktadır.<sup>5</sup> Bazı sözleşmelerde ise taşıtanın söz konusu sorumluluğu sarıh olarak kusur sorumluluğuna (“due diligence”) indirgenmektedir.

Buna karşılık charter sözleşmesinde söz konusu kaydın olmadığı haller ile bağlantılı olarak doktrin ve uygulamada kabul edilmiş genel bir kural bulunmamaktadır; bundan dolayı taşıtanın seçim yükümlülüğüne kendiliğinden, (zımni olarak “implied”) seçilecek yerin güvenli olması yükümlülüğünün dahil olup olmadığının belirlenmesi önemli hukuki sorunların doğmasına sebep olmaktadır. Bu bakımdan aşağıdaki sınıflandırmanın faydalı olacağı kanaatindeyiz:

#### **a.Çarter sözleşmesinde limanın ve / veya rıhtımın ismen belirlenmiş olması hali**

Limanın ismen belirtilmesi özellikle geminin sözleşme başlangıcında taşıtanın kontrolüne sunulduğu liman ile sözleşme sonunda taşıtanın kontrolü taşıyana iade ettiği limanlar bakımından önemlidir. Bu durumda taşıtan ne bu liman ve rıhtımın güveni olmamasından, ne de geminin bu limana ulaşmamasından sorumlu değildir, kendisi burasının güvenliği garanti eder bir durumda bulunmamaktadır. (no-implied warranty) Hatta bu sonuç geçerliliğini sözleşmede “safe port/place” kaydı olmasına rağmen sürdürmekte, dolayısıyla söz konusu kayıt, limanın ismen belirtildiği hallerde anlamını kaybetmektedir. Çünkü sözleşmede yer alan bu limanı taşıyanın bunun kuruluşu anında incelemiş ve güvenli olduğuna kanaat getirmiş olduğu kabul edilmektedir.

Yukarıda incelenen hal Türk-Alman Hukukunda taşıyanın “kusurdan bağımsız garanti sorumluluğunu” meydana getirmekte ve bu sebeple taşıyan, geminin

<sup>4</sup>Örneğin bu NYPE formunda “between safe port and/or ports...as the charterers or their agents shall direct...” Baltimore 39 formunda ise “only between good and safe ports where she can safely lie always afloat” şeklinde ifade edilmektedir.

<sup>5</sup>Kavram olarak “safe berth”, “safe port” kavramı paralelidir. NYPE cl.6’deki “...vessel to load and discharge at any place where the ship can safely lie always afloat...” şeklinde bir kayıt olmasa dahi, eğer sözleşmede “safe port” kaydı varsa, taşıtan liman gibi, geminin burada kullanacağı yerlerin de güvenliğinden sorumludur. (Örneğin “a berth at a safe port”) Sözleşmede liman için sarıh ya da zımni olarak bir “safe port” kaydı bulunmuyor, buna karşılık “safe berth” klozu yer alıyorsa, taşıtanın sorumluluğu rıhtımın güvenliği ile sınırlıdır, geminin limana ulaşması, buraya girmesi gibi konular taşıtanın sorumluluğu kapsamındadır. Çünkü bu kronolojik olarak limanın seçiminden sonra gelen bir fiildir. Ancak güvenli rıhtım kavramına buraya gelişin ve ayrılışın güvenli olacağı unsurları da dahildir. dolayısıyla rıhtımın güvenli olması sadece seçilen rıhtımı etkileyen tehlikeler bakımındandır, buranın muhtemel (prospective) güvenliği konusundadır, bu bakımdan limanın tamamını veya buradaki tüm rıhtımları etkileyen tehlikeler “safe berth” ifadesinin kapsamı dışında kalmaktadır.

sözleşmede yazılı olan liman veya yere ulaşamamasından ileri gelen tüm sonuçlara katlanmak durumunda kalmaktadır.

**b.Liman ve / veya rıhtımın sözleşmede yazılı olan bir listeden seçilecek olması**

Bu durumda taşıtanın seçimini (bunu yaptığı anda geçerli olacak bir şekilde) bu liste arasından ulaşılması mümkün olan liman ve yerler için kullanması gerekmekte, bir diğer ifadeyle burada taşıtan seçmiş olduğu liman ya da yerin ulaşılabilir olmasını garanti etmektedir. Dolayısıyla böyle bir durumda seçilmiş olan liman buz istilası gibi bir sebeple ulaşılamaz halde ise, taşıtan buradan kaynaklanan zararlardan sorumlu olacaktır.

**c.Liman ve / veya rıhtımın sözleşmede yazılı olan bir bölge ya da “range” içinden seçilecek olması**

Sözleşme uyarınca taşıtan seçim hakkını belirli bir bölge<sup>6</sup> veya “range” dahilindeki ismi belirtilmemiş olan limanlar arasından kullanacaksa<sup>7</sup> (örneğin Antalya - İzmir arasında bir liman) bu durumda taşıtanın güvenli olan liman / rıhtımları seçmesi gerekmektedir. Hatta sözleşmede “safe port/place” gibi sarih bir ifade bulunmasa dahi, seçim hakkının güvenlik şartını ihtiva edip etmediği sorusu uygulamada olumlu bir şekilde cevaplandırılmaktadır. Buna göre taşıtan incelenen şartlar çerçevesinde limanı güvenli olarak seçmekle yükümlüdür.<sup>8 9</sup>

Ancak bu sorunun söz konusu olduğu davalarda taşıtan tarafı genellikle, taşıyanın “near” klozu sebebiyle başka güvenli bir limana gidebilme imkanını haiz olduğunu, dolayısıyla kendisinin bir bölge ya da “range” içinden seçeceği limanın mutlaka güvenli olması gerekmediğini ileri sürmektedirler. Buna karşılık kanaatimize göre, “near” klozu taşıyana açıkça limanın güvensizliğinin anlaşılabilir olduğu hallerde belirli bir koruma sağlamakta, ancak seçilen limandaki rizikonun kolaylıkla görülebilir olmaması durumunda, söz konusu kloz taşıyanı yeterli derecede koruyamamaktadır.

<sup>6</sup> örneğin “vessel to be trade in the Red Sea”

<sup>7</sup>Sözleşmedeki “one main Italian port” şeklindeki bir ifade uygulamada bir nev’i “range” olarak kabul edilmektedir. Baker,G.C.H.,shf.52; the Epaphus, (1986).2 LLR.shf.387; (1987).2 LLR. shf.215-CA-

<sup>8</sup>Sözleşmede “one main Turkish port” ifadesinin yer alması, zımnen geminin tüm önde gelen İtalyan limanlarında boşaltma yapabileceğinin taşıyan tarafından taahhüt edilmesi anlamına gelmektedir. Böyle bir durumda taşıyanın sözü edilen limanlardan birinde geçici bir derinlik sınırlamasını ileri sürerek, buraya girmeyi reddetmesi mümkün değildir, meğer ki bu sınırlama sözleşme kurulduktan sonra getirilmemiş olsun. Sadece liman ifadesinin sözleşmede yer alması halinde, bunun anlamı (ki genellikle böyledir) mümkün olan bir limandır.

<sup>9</sup>Örneğin sözleşmede “safe port/place” kaydı olmasa da, taşıtanın Bordo-Hamburg “range”i dahilinden gemilerin ancak hafifletilmek suretiyle girebildikleri Seine Nehri üzerindeki bir limanı seçme hakkı bulunmamaktadır.

Bu sebeple taşıtanın belirtilen yöndeki savunmasının kabul edilip edilmemesi doğrudan doğruya olayın somut şartlarına göre tayin edilmesi gereken bir husustur. Buna göre eğer limandaki güvensizlik açıkça görülebilir olmasına rağmen gemi buraya girmişse taşıtanın seçimi ile meydana gelen zarar arasında nedensellik bağı kesil-miş sayılacaktır. Dolayısıyla olayın somut şartları arasından dikkat edilecek olan husus limanın güvensizliğinin açıkça anlaşılabilir olup olmamasıdır. Burada ise kriter olarak kaptanın göstermesi gereken “*gerekli özen*” göz önüne alınacaktır.

## 2.Yükümlülüğün safhaları

Taşıtanın güvenli liman ve yer seçme yükümlülüğünü iki safhada incelenmektedir:

### **Birinci safha: Güvenli liman ve yer seçmek**

Sözleşmede “*safe ports and places*” ifadesi varsa ya da bu şart sözleşme metninde bulunmamasına rağmen kendiliğinden sözleşme kapsamında kabul ediliyorsa, taşıtan sonradan tayin edeceği liman veya yerin güvenli olacağını garanti etmektedir.

Ancak garanti sorumluluğu süre bakımından sınırsız değildir. Buna göre taşıtan seçtiği liman ve yerin güvenliğini seçim anından başlayarak gemi-nin buraya ulaşmasına kadar geçecek süre için garanti etmemektedir, taşıtan tayin ettiği liman ve yerin güvenliğini seçimi yaptığı an için değil, geminin buraya ulaşması gerektiği tarih için garanti etmektedir. Diğer bir ifadeyle taşıtandan seçimi yaptığı sırada değil, geminin buraya ulaşması gerektiği anda güvenli olan bir liman ve yeri seçmesi beklenir. (“*prospective safety*”) Dolayısıyla seçimin yapıldığı sırada liman aranan şartlar çerçevesinde güvenli olmamasına rağmen, gemi buraya ulaşmadan önce bu özelliğini kazanacak ise, taşıtan sözleşmeye aykırı olarak hareket etmiş sayılmaz. Aynı şekilde seçim anında güvenli olarak bilinen liman bu özelliğini sonradan kaybederse, yine taşıtanın borca aykırılığı söz konusu olamaz.

### **İkinci safha: Seçilen limanın sonradan güvenliğini kaybetmesi halinde alternatif bir liman ve yer seçme yükümlülüğü**

The Evia davasında mahkemenin vermiş olduğu karara göre seçim anında güvenli olan liman, bu özelliğini sonradan (örneğin safra ya da yük ile yapılan yolculuk sırasında) kaybetmişse, bu durum henüz bir borca aykırılık teşkil etmemekte, ancak bu anda taşıtanın ikincil hak ve yükümlülüğü (“*secondary obligation*”) doğmaktadır. Buna göre taşıtan böyle bir durumda ilk seçimini iptal etmeli ve

geminin ulaşması gerektiği anda güvenli olacak yeni bir liman tayin etmelidir. (“renomination”) <sup>10</sup>

### 3.Yükümlülüğün yerine getirilmesi

#### a.Yükümlülüğü yerine getirecek olan şahıs

Kural olarak gerek yükleme gerek boşaltma liman ve yerini, aksi yönde bir kayıt olmadığı takdirde,<sup>11</sup> tayin etme hak ve yükümlülüğü taşıtana aittir. Ancak bu hak ve yükümlülük taşıtanın şahsına sıkı surette bağlı değildir, diğer bir ifadeyle kendisi söz konusu hak ve yükümlülüğünü yükletene, gönderilene veya yetkili bir liman makamına devredebilir.<sup>12</sup> Kanaatimize göre bunun gerekçesi doğrudan doğruya alt taşıma sözleşmeleridir. Buna göre taşıtan çoğu zaman bir alt taşıma sözleşmesi yapmakta ve bu suretle kendine tahsis edilen yük taşıma kapasitesini başkasına ait yükleri taşımak için kullanmaktadır. Böyle bir durumda ise hala taşıtanın liman ve yeri tayin edeceğinden bahsetmek deniz ticareti uygulamasının gereklerine aykırı düşmekten başka bir anlamda olmaya-caktır.

Doğal olarak alt taşıma sözleşmesi kısmi çarter ya da kırkambar şeklinde yapılabileceğinden dolayı, sözleşmede taşıtana birden fazla limanı seçme hakkı verilmiş olabilir.<sup>13</sup> Bu tür hallerde taşıtan bu hakkını kullanmışsa, bu sözleşme altında düzenlenen ve sadece bir limanı içeren konişmento, taşıtanın seçmiş olduğu diğer limanları hükümden düşürmemektedir.

Söz konusu devrin konusu fiili seçim hakkıdır. Buna karşılık liman ve yerin güvenli olarak seçilmesine ilişkin (kusurdan bağımsız) garanti sorumluluğu (taşıyanla yapılmış olan sözleşmenin tarafını teşkil etmesi gerekçesi ile) hala taşıtanın üzerinde bulunmaktadır. Dolayısıyla devredilen şahıs seçim hakkını güvenli olmayan bir limandan yana kullanmışsa, taşıtan taşıyanın tazminat talebine karşılık, kendisinin seçim hak ve yükümlülüğünü devrettiğini, bu sebeple borca aykırılığının söz konusu olamayacağını dermeyeran edemeyecektir. Ancak doğal olarak, bu suretle tazminat ödeyen taşıtanın alt taşıtana rücu hakkı da saklı olacaktır.

<sup>10</sup>Prüssmann-Rabe §.560; Cooke, Kimball, Young, Martowski, Taylor, Lambert, shf.78; Wilford, Coghlin, Kimball;147; Baker, G.C.H.-David P., shf.115

<sup>11</sup>Sözleşmede *"the vessel to load at a safe place reachable on arrival which shall be designated and procured by the Charterer"* kaydı vardır. Taşıtan gemi limana vardığında kaptandan kendine ihbarda bulunmasını ve gerekli talimatı almadan rıhtıma yanaşmamasını talep etmiştir. Ancak kaptan limana ulaştığında taşıtan yerine, yükletene ihbarda bulunmuş ve bu şahsın tayin ettiği rıhtıma yanaşmıştır. Bu sebeple açılan davada mahkeme, yükletenin taşıtanın adına hareket etmiş olduğu iddiasını reddedererek, taşıyanın sözleşmeye aykırı hareket etmiş olduğuna karar vermiştir. Dolayısıyla, sözleşmede dava konusu olan olaydaki sözleşme kaydı türünden açık bir kayıt olmadığı takdirde, taşıyanın yükleten, gönderilen veya liman makamının seçimine uyması sözleşmeye aykırılık teşkil etmemektedir. The Ulyanovsk [1990].1 LLR.shf.425 (aynı yönde the Mediolanum [1984].1 LLR.shf.136)

<sup>12</sup>The Erechtion [1987].2 LLR,shf180

<sup>13</sup>Ancak sözleşmede taşıtana verilmiş olan birden fazla liman seçim hakkının, aksine şart olmadığı sürece, uygun coğrafi bir rota üzerinde bulunmaları gerekmektedir. (the Hadjtsakos [1975].1 LLR, shf.356)

Bu bakımdan rıhtımın tayin edilmesi konusundaki özelliklere de dikkat edilmesi gerekmektedir. Buna göre taşıtan ya da onun hak ve yükümlü-lüğü devrettiği şahıs limanı seçerken, bir çok halde, liman içinde geminin yanaşacağı rıhtımın tayini liman yetkilileri tarafından yerine getirilmektedir. Böyle bir durumda seçim hak ve yükümlülüğü taşıtan adına gerçekleştirilmekte olduğundan dolayı, taşıtanın garanti sorumluluğu her hangi bir değişikliğe uğramaksızın devam etmektedir.<sup>14</sup>

### **b.Yükümlülüğün yerine getirilme zamanı**

Seçimin yapılacağı an konusunda bazı sözleşmeler yükleme limanı bakımından her hangi bir belirleme yapmazken, boşaltma liman ve rıhtımının konişmentonun imzalanması anında tayin edilmesi şartını ortaya koymaktadırlar.<sup>15</sup>

Buna karşılık sözleşmede bu konuda her hangi bir açıklık bulunmamak-taysa, taşıtan liman ve rıhtımı Türk-Alman Hukukunda zamanında (TK.md.1020/2; md.1055/2), İngiliz-Amerikan Hukukunda ise normal bir süre (“*reasonable time*”) içinde seçmelidir. Normal süre ile kastedilen, taşıtanın her hangi bir gecikmeye sebep olmamasıdır. Bu bakımdan “*zamanında*” ve “*normal bir sürede*” kavramlarının aynı anlama geldiği fikrindeyiz. Örneğin taşıtanın bu hakkını kullanması ile geminin bekleme süresinin sayımı bakımından “*arrived ship*” haline gelmesini geciktirmemesi gerekmektedir. Ancak geminin ulaşmış bir gemi olarak kabul edilmesi, limanın tayin edilmesine bağlı değilse, tayinin starya süresinin sonuna kadar yapılması mümkündür.

Taşıtan gerekli olan zamanda tayin hakkını geçerli bir şekilde kullanmazsa, taşıyan gecikmeden kaynaklanan zararlarını talep edebilir; ancak taşıyan, taşıtanın bu hakkını kullanması sözleşmeyi temelden etkileyecek bir şekilde olmadığı sürece, liman ve rıhtımı bizzat tayin edemez.

### **c.Yükümlülüğün yerine getirilme şekli**

Seçimin yapılması konusunda her hangi bir şekil şartı bulunmamaktadır. Dolayısıyla burada da genel olarak sözleşme için geçerli olan kural işlemektedir; buna göre sözleşmenin kendisi gibi, seçim hakkının kullanım şekli de bir sıhhat şartı mahiyetinde olmayıp, yazılı bir şekilde yerine getirilmiş seçim sadece ispat fonksiyonunu haiz olmaktadır.

<sup>14</sup>Bir davada mahkeme rıhtımın liman başkanlığı tarafından tayin edilmesini, bu hakkı sanki taşıtan bizzat kullanmış gibi değerlendirmiştir. Buna karşılık liman makamlarının verdiği gemiye rıhtım bulunana kadar beklemesi talimatının taşıtan adına verilmemiş olduğu kabul edilmektedir. The Isabelle [1982].2 LLR,sf.81, [1984].1 LLR.sf. 366.

<sup>15</sup>Örneğin sefer sözleşmelerinde Gencon 76

Genel olarak kabul edildiği seçilmiş olan liman ya da yerin fiilen taşıyan veya acentesine ulaşması gerekmektedir. Dolayısıyla, yukarıda belirtilen husus paralelinde, bunun yazılı bir şekilde yapılması (faks veya teleks mesajı dahil) ileride çıkacak uyuşmazlıklarda ispat bakımından önemli bir role sahip olacaktır.

Özellikle konişmentonun devredildiği hallerde önemli olan bir husus da, düzenlenmiş olan konişmentoda boşaltma liman ve rıhtımının yazılı olmasıdır. Bu hakkın kullanılmış olduğu sonucunu doğurmaktadır. Bu bakımdan bazı sözleşmelerdeki boşaltma limanının en geç konişmentoların düzenlenmesi anında tayin edilmesi gerektiğine ilişkin "*on signing b/l*" şartı, sözleşme altında düzenlenen konişmentonun devre-dilmesi halinde, boşaltma liman ve yerinin konişmento ile belirlene-bilmesini sağlamak amacıyla hizmet etmektedir.

#### **4.Yükümlülüğün yerine getirilmesinin sonuçları**

##### **1.Taşıtan bakımından**

Sözleşmede aksine bir kayıt olmadığı sürece, geçerli olarak yapılmış bir seçimden geri dönülemez. Çünkü liman ve rıhtım tayin edildikten sonra, söz konusu sözleşme taraflar sanki üzerinde liman ve rıhtımı kendiliğinden yazılı olan bir sözleşme üzerinde anlaşmışlar gibi değerlendirilir.

Yukarıda açıklanan hususlar paralelinde, taşıtanın sözleşme uyarınca geminin gideceği limanları sonradan seçme hak ve yükümlülüğü bulunmakta ise, bu hakkın kusurlu bir şekilde yanlış ya da geçersiz olarak kullanılması sözleşmeye aykırılık teşkil eder ve bu suretle meydana gelen zararlardan dolayı taşıtanın tazminat ödeme borcu meydana gelir.

##### **2.Taşıyan bakımından**

Taşıyan ve kaptan, taşıtan seçim hakkını hukuka uygun bir şekilde kullanmış olsa dahi, bu seçime hemen uymak zorunda değildirler. Buna göre seçim hakkının hukuka uygunluğu hakkında şüphenin söz konusu olduğu durumlarda, kaptan ve taşıyan bu normal bir süre dahilinde kontrol etme hakkına sahiptirler. Ancak bu adı geçen şahısların mutlaka seçilmiş olan limanın güvenli olup olmadığını araştırmaları gerektiği anlamına gelmemektedir. Diğer bir ifadeyle taşıyan ve kaptan bakımından taşıtanın seçmiş olduğu limanın güvenli olarak kabul edilmesine ilişkin bir karinenin var olduğunu ifade etmemiz mümkündür. Çünkü sözleşmenin diğer tarafının üzerine düşen yükümlülüğü yerine getirmesini beklemek asıldır. Ayrıca, yukarıda da belirtilmiş olduğu gibi, ağır olmadığı sürece gemi tarafındakilerin kusur veya ihmalleri taşıtanın borca aykırılığını ortadan kaldırmamaktadırlar. Dolayısıyla taşıtanın "*taşıyan ve kaptanın seçmiş olduğu limanın güvenliğini araştırmaları gerekirdi*" şeklindeki bir savunması, böyle bir araştırmanın yapılmasına gerek olmadığından ya da gerek olsa bile bunun ağır bir kusur veya ihmal teşkil etmemesinden dolayı, etkili olamayacaktır.



Kaptanın taşıtan tarafından seçilmiş olan bir limana girmeyi reddetmesi (ya da bu paralelde taşıtan tarafından uygulanması talep edilen rotaya uyulmaması) burasının güvenli olmadığı ve dolayısıyla mukavele ve buradaki tahsis sınırlarına aykırı olduğu gerekçeleriyle mümkün olur. Bu durum bir bakıma zaman sözleşmesinde bulunan “*employment*” klozunun yapısı ile bağlantılıdır. Çünkü bilindiği gibi bu klozda kaptanın ticari konularda taşıtanın talimat yetkisi dahilinde olduğu ortaya konulmaktadır. Böyle bir halde ise taşıtan adı geçen kloz gereğince yine sözleşmenin diğer klozları ile çizilen ticari yetkilerinin dışında bir talimat vermiş olmak durumunda kalmaktadır ki, bu durumda kaptanın bu talimata uymama hakkı ve yetkisi doğmaktadır.

Taşıyan ve kaptan taşıtanın seçtiği limanın güvenli olduğunu biliyorlarsa, buna uymama hali bir hak ve yetki olduğu kadar ayrıca bir de yükümlülük şeklinde ortaya çıkmaktadır. Özellikle kaptan nasıl olsa bu limanı taşıtan seçti, meydana gelecek zararlara da kendi katlansın demek suretiyle söz konusu yetki ve yükümlülüğü kullanmaktan imtina edemez. Eğer limanın güvensizliği gemi limana girmeden önce kaptan tarafından bilinmekteyse, kendisinin bu limana girmeyi reddetmesi ve taşıtandan yeni ve güvenli bir liman tayin etmesini istemesi gerekmektedir.<sup>16</sup> Buna karşılık limanın güvenli olmadığı, gemi ancak buranın sınırlarına dahil olduktan sonra anlaşılabilmişse, bu durumda kaptanın her hangi bir gecikme olmadan, limanı terketmesi gerekmektedir. Bu bir bakıma kaptanın meydana gelebilecek zararları en aza indirmek bakımından bir yetki ve yükümlülüğünün olduğu anlamına gelmektedir.

Seçilen limanın güvenli olmadığını bile bile kaptan taşıtanın talimatına uyarsa, bu taşıtanın seçim hakkını geçersiz bir şekilde kullanmış olduğu def’ini kullanma hakkından feragat olarak değerlendirilmektedir. Ancak burada kabul edilmekte olan çözüme göre, bu feragat aynı zamanda limanın güvensiz olması sebebiyle meydana gelen zararların taşıtandan talep edilemeyeceği anlamına gelmemektedir. Dolayısıyla taşıtanın, limanın güvenli olmadığı konusunda bir tereddüdün bulunmadığı haller istisna olmak üzere, seçimini kabul etmek ve buna uymakla taşıyanın seçim-zarar arası nedensellik bağını kestiğini ileri sürmesi mümkün değildir.

## 2.Konişmento hamilleri bakımından

Sözleşme altında konişmento düzenlenip, bunların devredildiği hallerde, tayin edilmiş olan limanın sonradan güvenliğini kaybetmesi sebebiyle taşıtanın yeni bir liman tayin etmesinin, konişmento hamilleri bakımından sapma olarak ileri sürülmesi mümkündür. Taşıtanın kaptana imzalatmış olduğu konişmento yeterli

<sup>16</sup>Buna karşılık taşıtan tarafından hukuka uygun olarak tayin edilen liman sonradan güvenliğini kaybederse, taşıtan sözleşmeye aykırı davranmamış olmakla birlikte, gemi de buraya girmek zorunda değildir. (the Evaggelos Th [1971].2 LLR.shf.200) Böyle bir durumda sefer charterinde taşıtanın tekrar liman tayini hakkı bulunmadığından dolayı, taşıyan muhtemelen “*so near*” klozunu uygulamakla yükümlü kalacaktır.

derecede bir sapma serbestisini (*liberty of deviation*) haiz olmadığı takdirde, taşıyanın konişmento hamili tarafından haksız sapma gerekçesiyle tazminat talebi ile karşılaşma riski bulunmaktadır.

### **The meaning of “*Safe Port – Safe Berth*”**

The terms of Safe Port and Safe Berth are important phrases as the conditions set by the parties during the formation of the contract in respect of the ports and berths to be used during the performance of the charter contract. Those phrases are very common in most time and voyage charterparties and causing numerous legal disputes between the parties of the contract.

The important distinction for the subject matter is the method within the charterparty used for the selection of the ports and berths. If those will be written in the cp, the risk will be beared by the owner, on the grounds that (before the formation of the contract) he accepted the selection by investigating whether the particular port or berth is safe or not. On the other hand, if the port or berth is to be nominated at later stages (which is also a common situation) the risk will be beared by the charterer, i.e. the charterer will have an obligation, which is to nominate only safe port or berths. Under those circumstances the charterers will be responsible for damage to the ship which is related to the prevailing characteristics of the particular port.

According the classic definition (The eastern City, 1958) “...a port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship....” Same principle is also applicable for the phrase “safe berth”

Another important issue is the fact that the port must be safe for the particular ship chartered. Safety for ships of different size or characteristics are not relevant..

The relevant period of time, during which the port is to be prospectively safe, is the time when the ship will be using it.

Therefore;

- the ship must be able to reach the port in safety,
- the port must be physically safe in its location, size and layout for the particular ship to use at the relevant time, having regard to both its natural and artificial aspects.
- the ship must be able to depart the port in safety.