

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**GEMİLERİN ZAMAN ESASINA GÖRE KİRALANMASI:
TÜRK DONATANLARIN GEMİ KİRALAMA
KONUSUNDAKİ EĞİLİMİ**

Timur ÖZER

Danışman

Yrd. Doç. Dr. İsmail Bilge ÇETİN

2010

YÜKSEK LİSANS
TEZ/ PROJE ONAY SAYFASI

2007800455

Üniversite : Dokuz Eylül Üniversitesi
Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü
Adı ve Soyadı : Timur ÖZER
Tez Başlığı : Gemilerin Zaman Esasına Göre Kiralanması: Türk Donatanların Gemi Kiralama Konusundaki Eğilimi
Savunma Tarihi : 13.09.2010
Danışmanı : Yrd.Doç.Dr.İsmail Bilge ÇETİN

JÜRİ ÜYELERİ

<u>Ünvanı, Adı, Soyadı</u>	<u>Üniversitesi</u>	<u>İmza</u>
Yrd.Doç.Dr.İsmail Bilge ÇETİN	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	
Yrd.Doç.Dr.Tevfik ARSLAN	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	
Prof.Dr.Huriye KUBILAY	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	

Oybirliği
Oy Çokluğu ()

Timur ÖZER tarafından hazırlanmış ve sunulmuş "**Gemilerin Zaman Esasına Göre Kiralanması: Türk Donatanların Gemi Kiralama Konusundaki Eğilimi**" başlıklı Tezi / Projesi () kabul edilmiştir.

Prof.Dr. Utku UTKULU
Enstitü Müdürü

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “**Gemilerin Zaman Esasına Göre Kiralanması: Türk Donatanların Gemi Kiralama Konusundaki Eğilimi**” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

.../.../.....

Timur ÖZER

İmza

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

Gemilerin Zaman Esasına Göre Kiralanması: Türk Donatanların Gemi
Kiralama Konusundaki Eğilimi

Timur ÖZER

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı

Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programı

Bir hizmet sektörü olan denizyolu taşımacılığının en basit kuralı belirli bir ücret karşılığında cazip olanakları talep eden çevrelere sunmaktır. İşte bu noktada yük tarafı ve gemi tarafı, uygulamada gemi kiralama piyasası olarak adlandırılan ticari aktivitede buluşmaktadırlar.

Bu çalışmanın amacı ise gemi tahsisi sözleşmesi türlerinden biri olan ve uygulamada zaman esaslı gemi kiralama yöntemi olarak bilinen ancak hukuki manada bir charter sözleşmesi olduğu için zaman charteri olarak adlandırılan yöntemin incelenmesi ve Türk donatanların gemi kiralama konusundaki eğiliminin belirlenmesidir. Bunu gerçekleştirmek üzere ilk etapta denizyolu taşımacılığı, uluslararası navlun piyasası ve gemi tahsisi sözleşmesi türleri açıklanmıştır. Daha sonra konu, sekiz adet standart zaman esaslı charter parti formunun bir arada incelenmesiyle zaman charteri sözleşmesi türü üzerinde daraltılmıştır. Akabinde Türk donatanların hangi gemi tahsisi sözleşmesi türlerini kullanmış olduğu, hangi gemi tahsisi sözleşmesi türlerini sıkça kullandığı ve gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimini belirlerken hangi faktörleri birer etken olarak gördüğü gerçekleştirilen mülakat ve saha araştırmalarıyla tespit edilmeye çalışılmıştır ve saptanan bulgular açıklanmıştır.

Anahtar Kelimeler: gemi, gemi kiralama, zaman charteri, Türk, donatanlar, eğilim

ABSTRACT

Master Thesis

**Chartering of Vessels According to Time Principle: Attitudes of Turkish Ship
Owners About Chartering**

Timur ÖZER

Dokuz Eylül University

Institute of Social Sciences

Maritime Business Management Department

Maritime Business Management Program

The simplest rule of the sea transportation is to offer the attractive opportunities to the demanding companies with suitable prices. On this point, vessel owners and cargo owners meet on a trade being called as vessel chartering.

This study aims to analyze chartering according to time principle and determine attitudes of the Turkish ship owners. To achieve this, sea transportation and chartering types and the international shipping market is explained in the first step. Then the study is narrowed on the chartering of the vessels according to the time principle by observing eight different standard vessel chartering contracts of this type. Finally, by interviewing with the ship owners and surveying, it's tried to determine what kinds of chartering types the Turkish ship owners use, and which of these types are used more frequently and what kind of factors are effective while determining the type of chartering to be used.

Key Words: vessel, vessel chartering, time charter, Turkish ship owners, attitudes

GEMİLERİN ZAMAN ESASINA GÖRE KİRALANMASI: TÜRK DONATANLARIN GEMİ KİRALAMA KONUSUNDAKİ EĞİLİMİ

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER	vi
KISALTMALAR	x
TABLolar LİSTESİ	xi
ŞEKİLLER LİSTESİ	xiii
EKLER LİSTESİ	xiv
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI, NAVLUN PİYASASI VE GEMİ TAHSİSİ SÖZLEŞMELERİ

1.1. TAŞIMA SİSTEMLERİ VE SEFERLERİN AYRIMI	4
1.1.1. Düzensiz Sefer (Tramp) Taşımacılık	5
1.1.2. Düzenli Sefer (Liner) Taşımacılık	6
1.2. NAVLUN PİYASASI	6
1.2.1. Navlun Piyasasına Etki Eden Faktörler	9
1.2.1.1. Arz (Supply) Faktörü	13
1.2.1.2. Talep (Demand) Faktörü	16
1.2.2. Navlun Piyasasının Alt Kolları	19
1.3. GEMİ TAHSİSİ SÖZLEŞMELERİ	20
1.3.1. Gemi Kirası Sözleşmesi	22
1.3.2. Navlun Sözleşmesi	25
1.3.2.1. Kırkambar Sözleşmesi	26
1.3.2.2. Çarter Sözleşmesi	26
1.3.2.2.1. Sefer Çarteri Sözleşmesi (Voyage Charters)	32

İKİNCİ BÖLÜM

ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMESİ MADDELERİNİN İNCELENMESİ

2.1.	ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMESİNİN DÜZENLENMESİ	50
2.2.	ÇARTER PARTİ FORMUNUN DÜZENLENME YERİ VE TARİHİ	52
2.3.	GEMİ BİLGİLERİ	54
	2.3.1. Geminin İsmi	56
	2.3.2. Geminin Bayrağı	57
	2.3.3. Geminin Klas Durumu	57
	2.3.4. Balya, Dökme ve Ölü Ağırlık Kapasitesi	58
	2.3.5. Gemi Hızı ve Yakıt Harcama Değeri	59
	2.3.6. Geminin Güncel Pozisyonu	61
2.4.	ÇARTER PARTİ FORMUNDA TARAFLARIN BELİRTİLMESİ	62
2.5.	ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMESİNİN SÜRESİ	63
	2.5.1. Çarter Süresinin Aşımı veya Erken Bırakma (Overlap/Underlap)	64
	2.5.2. Zaman Çarteri Süresini Uzatan Durumlar	65
2.6.	TARAFLARIN BİLDİRİMLERİ	66
2.7.	“ON-OFF HIRE” DENETİMLERİ	69
2.8.	GEMİNİN TAŞITAN FAYDASINA BIRAKILMASI	70
	2.8.1. Denize Elverişsiz Geminin Taşıtan Faydasına Bırakılması	76
2.9.	TİCARİ KISITLAMALAR	78
2.10.	YÜK KISITLAMALARI	80
2.11.	TAŞIYANIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ	84
2.12.	TAŞITANIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ	89
2.13.	YAKITLAR	97
2.14.	ÇARTER ÜCRETİ	101
2.15.	ÇARTER SÜRESİNİN BAŞLAMASI	108
2.16.	GEMİNİN TAŞIYANA GERİ BIRAKILMASI	111
2.17.	GEMİNİN YÜK ALANLARI	114
2.18.	GEMİ KAPTANI	114

2.19.	TAŞITANIN HİZMETKARLARI	117
2.20.	TALİMATLAR VE KAYITLAR	118
2.20.1.	Zaman Çarteri Sözleşmesinde Zımnî Tazmin (Implied Indemnity)	119
2.20.2.	Zaman Çarteri Sözleşmesinde İfade Edilen Tazmin (Express Indemnity)	120
2.21.	KONŞİMENTOLARIN DÜZENLENMESİ	121
2.22.	EMNİYETLİ LİMANLAR VE LİMAN KISITLAMALARI	125
2.23.	GEMİNİN KAYBI	133
2.24.	FAZLA MESAİLER	136
2.25.	KANUNİ REHİN HAKKI	137
2.26.	TAŞIYAN VE TAŞITANIN MUAFİYETLERİ	141
2.27.	TAŞIYANIN SERBESTLİKLERİ	146
2.28.	GEMİ KURTARMA	147
2.29.	TAŞITANIN GEMİYİ BAŞKASININ FAYDASINA BIRAKMASI	148
2.30.	KORUYUCU MADDELER VE SAVAŞ MADDESİ	150
2.31.	FESİH MADDESİ	152
2.32.	GEMİNİN FAYDA DIŞI (OFF-HIRE) KALMASI	155
2.33.	GEMİNİN ALIKONMASI	160
2.34.	TAHKİM VE TAHKİM YERİ	161
2.35.	MÜŞTEREK AVARYA	167
2.36.	BROKER KOMİSYONU	167

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK DONATANLARIN GEMİ KİRALAMA KONUSUNDAKİ EĞİLİMİ

3.1.	AMAÇ	170
3.2.	ARAŞTIRMANIN KISITLARI	170
3.3.	ARAŞTIRMA MODELİ	171
3.4.	KAYNAK TARAMA AŞAMASI	171
3.5.	MÜLAKAT ARAŞTIRMASI	179
3.5.1.	Mülakat Türleri	180

3.5.2. Gerçekleştirilen Mülakat Görüşmeleri	180
3.5.3. Mülakat Neticesinde Tespit Edilen Gemi Tahsisi Sözleşmesi Türü Seçimi Faktörleri	195
3.6. ANKETİN OLUŞTURULMASI	196
3.7. SAHA ARAŞTIRMASI	199
3.7.1. Ana Kütle ve Örneklem Belirlenmesi	200
3.7.2. Anketi Uygulama Süreci	205
3.7.3. Anket Verilerinin Analizinde Kullanılan Teknikler	206
3.8. SAHA ARAŞTIRMASI BULGULARI	206
3.8.1. Birinci Bölüm: Katılımcıların Profil Değişkenleri Bulguları	207
3.8.2. İkinci Bölüm: İşletme Değişkenleri	209
3.8.3. Üçüncü Bölüm: Tercih Edilen Gemi Tahsisi Sözleşmesi Türü	213
3.8.4. Dördüncü Bölüm: Gemi Tahsisi Sözleşmesi Türü Seçimine Etki Eden Faktörler	216
3.8.4.1. Faktör Analizi	216
3.8.4.2. Faktör Analizinin Araştırmaya Uygunluğu	217
3.8.4.3. Faktör Analizinin Uygulanması	217
SONUÇ VE ÖNERİLER	227
KAYNAKLAR	236
EKLER	243

KISALTMALAR

ASBA	The Association of Ship Brokers & Agents (U.S.A.)
ASBATIME	The Association of Ship Brokers & Agents Time Charter
BALTIME	The Baltic And International Conferance Uniform Time Charter
BIMCO	The Baltic And International Maritime Council
BOXTIME	Standart Time Charter Party For Container Vessels
C.&F.	Cost And Freight Paid
C.I.F.	Cost,Insurance And Freight Paid
DTO	Deniz Ticaret Odası
FONASBATIME	The Federation Of National Associations Of Ship Brokers And Agents Time Charter
GENTIME	General Purpose Time Charter Party By BIMCO
ILOHC	In Lieu of Hold Cleaning
IMO	International Maritime Organization
I.T.F.	The International Transport Worker's Federation
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
LINERTIME	Deep Sea Time Charter By BIMCO
LMAA	The Arbitration Rules of The London Maritime Arbitrators Association
NYPE	New York Produce Exchange Form
SMA	The Arbitration Rules of The Society of Maritime Arbitrators
SPSS	Statistical Package for The Social Sciences
TUGS	Türk Uluslararası Gemi Sicili
v.b	ve bunlar gibi
yy.	Yüzyıl
s.	Sayfa

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1: Yeni ve 5 Yaşına Kadar Olan Gemilerin Fiyat Değişimleri	s. 15
Tablo 2: Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Genel Olarak Karşılaştırılması	s. 43
Tablo 3: Türk Ticaret Kanunu Dördüncü Faslı ile Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Dördüncü Kısmının Karşılaştırılması	s. 45
Tablo 4: Gemi Tahsisi Sözleşmesi Türlerinde Tarafların Sorumlulukları	s. 46
Tablo 5: Kuru Yük Gemileri Standart Zaman Çarter Parti Formları	s. 50
Tablo 6: Ulusal Tez Bankasındaki Onaylanmış Yüksek Lisans ve Doktora Tezleri	s. 172
Tablo 7: Elektronik Veri Tabanı Araştırmasıyla İncelenen Makaleler	s. 173
Tablo 8: Kaynak Taramasıyla Tespit Edilen Değişkenler	s. 178
Tablo 9: İşletme 1 Mülakat Soruları ve Cevapları	s. 182
Tablo 10: İşletme 2 Mülakat Soruları ve Cevapları	s. 184
Tablo 11: İşletme 3 Mülakat Soruları ve Cevapları	s. 187
Tablo 12: İşletme 4 Mülakat Soruları ve Cevapları	s. 189
Tablo 13: İşletme 5 Mülakat Soruları ve Cevapları	s. 192
Tablo 14: Mülakatla Tespit Edilen Değişkenler ve Frekansları	s. 195
Tablo 15: Saha Araştırması İçin Tespit Edilen Değişkenler ve Bunların Kaynakları	s. 197
Tablo 16: 8 Haziran 2010 İtibariyle Türk Deniz Ticaret Filosu Sicil Dağılımı	s. 201
Tablo 17: 8 Haziran 2010 İtibariyle 1.500 Dwt ve Üzeri Gemilerin Sicil Dağılımı	s. 202
Tablo 18: 8 Haziran 2010 İtibariyle Gemilerin Tonaj ve Yaş Grupları Dağılımı	s. 203
Tablo 19: Katılımcıların Yaş Gruplarına Göre Dağılımı	s. 207
Tablo 20: Katılımcıların Öğrenim Düzeyine Göre Dağılımı	s. 207
Tablo 21: Katılımcıların Sahip Oldukları Toplam Deneyim Sürelerine Göre Dağılımı	s. 208

Tablo 22: Katılımcıların Çalıştıkları İşletmelerdeki Deneyim Sürelerine Göre Dağılımı	s. 208
Tablo 23: Katılımcıların İşletmelerindeki Görevlerine Göre Dağılımı	s. 209
Tablo 24: Donatan İşletmelerinin Sahip Oldukları Gemi Sayısına Göre Dağılımı	s. 210
Tablo 25: İşletmelerin Çalıştırdıkları Gemilerinin Bayrak Dağılımı	s. 211
Tablo 26: İşletmelerin Sahip Oldukları Gemi Tipleri Dağılımı	s. 211
Tablo 27: İşletmelerin Sahip Oldukları Gemi Büyüklükleri Dağılımı	s. 212
Tablo 28: İşletmelerin Gemi Çalıştırdıkları Bölgelerin Dağılımı	s. 213
Tablo 29: İşletmelerin Kullandığı Gemi Tahsisi Sözleşmesi Türleri	s. 213
Tablo 30: İşletmeler Tarafından En Sık Tercih Edilen Gemi Tahsisi Sözleşmesi Türü	s. 214
Tablo 31: Tespit Edilen 9 Faktör ve Alfa Güvenilirlik Katsayıları	s. 219
Tablo 32: Piyasadaki Risk Faktörü ve Değişkenlerinin Analizi	s. 221
Tablo 33: Çartererin Özellikleri Faktörü ve Değişkenlerinin Analizi	s. 221
Tablo 34: Bilimsel Piyasa Tahminleme Yeterliliği Faktörü ve Değişkenlerinin Analizi	s. 222
Tablo 35: Donatanın Bilgi ve Tecrübesi Faktörü ile Değişkenlerinin Analizi	s. 223
Tablo 36: Ön Yargı Faktörü Analizi	s. 223
Tablo 37: Kurumsal Yapı ve Varlıksal Durum Faktörü ve Değişkenlerinin Analizi	s. 224
Tablo 38: Çartererin Güvenilirliği Faktörü ve Değişkenlerinin Analizi	s. 225
Tablo 39: Gemilerin Teknik Yeterliliği Faktörü ve Değişkenlerinin Analizi	s. 225
Tablo 40: Günlük Piyasa Değişimi Faktörü ve Değişkenlerinin Analizi	s. 226

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Navlun Piyasası Tipik Döngüsü	s. 10
Şekil 2. Navlun Piyasası Modeli	s. 12
Şekil 3. Gemi Tahsisi Sözleşmeleri Tasnifi	s. 21
Şekil 4. Çarter Sözleşmeleri Tasnifi	s. 32
Şekil 5. Donatanların Gemi Tahsisi Sözleşmesi Türü Seçimini Etkileyen Faktörler	s. 233

EKLER LİSTESİ

EK-1	Baltim 1939 Çarter Parti Formu	s. 244
EK-2	Nype 1946 Çarter Parti Formu	s. 247
EK-3	Linertim 1974 Çarter Parti Formu	s. 250
EK-4	Baltim 1974 Çarter Parti Formu	s. 255
EK-5	Nype 1993 Çarter Parti Formu	s. 258
EK-6	Gentim 1999 Çarter Parti Formu	s. 271
EK-7	Baltim 2001 Çarter Parti Formu	s. 282
EK-8	Boxtim 2004 Çarter Parti Formu	s. 288
EK-9	Anket Formu	s. 305

GİRİŞ

Denizcilik endüstrisi kavramının temelinde yük ve insan taşımacılığının suyolları kullanarak yapılması ve bu hizmet için bir ücret talep edilmesi bulunmaktadır. İşte bu noktada yük tarafı ve gemi tarafı gemi kiralama piyasası olarak adlandırılan ticari aktivitede buluşmaktadırlar.

Bu ticari aktiviteyi gerçekleştirmek üzere ulusal ve uluslararası birtakım yasal düzenlemeler yapılmıştır. En temele inip yabancı kaynaklarda geçen “charter” sözcüğü incelendiğinde bunun, geniş anlamda “kiralama”, “gemi kiralama” olarak Türkçeye tercüme edildiği görülmektedir (Seslisözlük web, 16 Ağustos 2010, Zargan web, 16 Ağustos 2010, Redhouse Online Sözlük web, 16 Ağustos 2010). Bu bağlamda yabancı hukuk kurallarını temel alan kaynaklarda da gemi tahsisi sözleşmelerinin ifade edilmesi noktasında bir ayrım gözlenmemiştir. Bu kaynaklarda gemi tahsisi sözleşmeleri ana hatlarıyla “time charter”, “voyage charter” ve “bareboat charter” olarak ele alınmaktadır.

Türk Ticaret Kanunu tasarısında zaman çarteri (İkinci bölüm; 1131 ila 1137. maddeler arasında yer almaktadır.) sözleşmesi mevcut hukukumuzda olduğu gibi navlun sözleşmelerinden (Tasarıda üçüncü bölüm altında incelenmektedir.) biri olarak düzenlenmemektedir. Tasarıya göre navlun sözleşmesinin türleri yolculuk çarteri ve kırkambar sözleşmesidir. Bu noktada zaman çarterinin navlun sözleşmelerinden net bir şekilde ayrıldığı göze çarpmaktadır. Bu nedenle tez çalışmamda zaman üzerine deniz ticareti sözleşmelerini mevcut hukukumuzda yer aldığı şekliyle zaman çarteri ve gemi kiralamasını kapsayacak şekilde açıklıyorum. Tezin başlığında kullanılan “gemi kiralama” tabiri ise çalışmamda geniş anlamda ve uygulamadaki ifadelere dayanarak kullanılmıştır. Burada daraltılmış hukuksal anlamdaki “çıplak gemi kiralama” türü kastedilmemektedir.

Üç bölüm üzerine inşa edilmiş çalışmamda birinci bölümde genel olarak denizyolu taşımacılığı, navlun piyasası ve gemi tahsisi sözleşmesi türleri ele alınmıştır. Bu kısımda genel kavramlar açıklanarak temel bilgi verilmiştir.

İkinci bölümde konu mevcut hukukumuzda zaman çarteri olarak ifade edilen sözleşme türü üzerinde daraltılmıştır ve tezin ağırlığını bu konu oluşturmaktadır. Burada ticari hayatta sıkça kullanılan ve uluslararası birliklerce onaylanmış tip zaman çarteri sözleşmelerinden; Baltim 1939, Nype 1946, Baltim 1974, Linertime 1974, Nype 1993, Gentime 1999, Baltim 2001 ve Bovertime 2004 çarter parti sözleşmeleri maddeleri bir arada harmanlanarak açıklanmaya çalışılmıştır.

İkinci bölümde yapılan açıklamalar hiçbir hukuksal kaideyi ispatlama veya savunma amacını gütmemektedir. Bu tez çalışmasında yabancı birtakım kaynaklarda görüş bildirmiş yazarların düşünceleri mümkün oldukça sadeleştirilip aktarılmıştır. Bunun yanında yazarların kendi ifadelerine bakıldığında eserlerde geçen söylemlerin İngiliz hukuku içtihatları temel alınarak yapıldığı belirtilmektedir. Üzerinde çalıştığım tez konum hakkında beklenen ağırlıkta Türk öğretisinde çalışmalar yapılmamış olduğu için başvurulan kaynaklardaki ifadelerle bağlı kalınmıştır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde, mülakat ve anket bilgi toplama yöntemleriyle yürütülen Türk donatanların hangi gemi tahsisi sözleşmesi türlerini kullanma eğilimi olduğunu tespit etmeye yönelik saha araştırması ve bu araştırma bulguların değerlendirilmesi yer almaktadır. Gerçekleştirilen nicel araştırma bu kısımda detaylı olarak açıklanmış ve elde edilen birinci el veriler derlenerek sunulmuştur.

Çalışmanın sonuç ve öneriler kısmında ise saha araştırmasıyla tespit edilen Türk donatanların gemi tahsisi sözleşmelerini kullanma eğilimiyle ilgili değerlendirmeler yapılmıştır. Bu kısımda tespit edilen mevcut durum açıklanmış ve ileriki çalışmalara temel olabilecek bulgular aktarılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI, NAVLUN PİYASASI VE GEMİ TAHSİSİ SÖZLEŞMELERİ

Tarihin bilinen ilk çağlarından beri büyük uygarlıklar su kenarlarında kurulmuşlar ve gelişmişlerdir. İnsanoğlunun suyun kaldırma kuvvetini keşfetmesi ve bundan insan ve yük taşımak amacıyla yararlanılmaya başlanmasıyla yeni bir çağa girilmiştir. Bu durum deniz yolunu kullanmaya başlayan uluslarda, hem kendi uygarlıklarının hem de ilişkiye girdiği uygarlıkların gelişmesinde etken olmuştur. Dünya üzerindeki kaynakların düzensiz dağılışı ve dünya yüzeyinin üçte ikisinin denizlerle kaplı olması, insanların ihtiyaç duydukları kaynaklara ulaşmasında deniz yolunu kullanmasını zorunluluk haline getirmiştir (Çetin, 1997: 6).

14.yy.ın sonunda dümenin kullanılması, pusulanın keşfi, sekstantla açık denizlerde mevki tayini ve açık denizler için tasarlanan; karavel, kadirga, kalyon gibi yelkenlilerin denizciliğe girmeleriyle başta İspanyollar ve Portekizliler olmak üzere İngiliz ve Fransızlar, Kuzey ve Güney Amerika'ya seferler yaparak koloniler oluşturmaya başlamışlardır. Bu dönemde deniz ticaretindeki güç doğudan batıya kaymıştır. Barselona Deniz Ticaret Kodu geliştirilmiş ve üç yüz bölümden oluşan bu kodda deniz ticaretiyle ve uygulamalarıyla ilgili birçok probleme detaylı açıklamalar ve çözümler getirilmiştir. 19.yy.da buharlı gemilerin kullanılmasıyla ilk olarak 1816'da Manş Denizi, 1819'da Atlas Okyanusu buharlı gemilerle aşılmıştır. 20.yy.ın başlarında ise dizel motorlara geçilmiş ve dizele geçilmesiyle de gemilerin hızlarında ve hacimlerinde büyük değişimler söz konusu olmuştur (Çetin, 1997: 9).

İçerisinde bulunduğumuz 21.yy.da ise artık denizcilik endüstrisi “zaman eşittir para” düşüncesiyle çalışmaktadır. Gemilerin tonajları, hızları ve yeterlilikleri teknolojiye paralel olarak inanılmaz noktalara erişmiştir. Netice itibariyle denizcilik endüstrisi bugün dünya ekonomisinin çok güçlü bir dinamiği ve milyarlarca dolarlık ticaret hacminin söz konusu olduğu çok karlı bir sektördür. Bu sebeple uluslararası denizcilik endüstrisinin gelişimi uluslararası ticaretin gelişime bağlıdır. Uluslararası

ticaretin gelişmesi de ana olarak uluslararası ekonomi ve politikaların gelişmesiyle gerçekleşir. Kısa vadede denizcilik endüstrisi uluslararası ekonomi ve politikadaki olaylardan etkilense de uzun vadede sektörün gelişmesi ekonomi ve ticaretin genel seyrine bağlıdır (Fu Wei, 2001: 22).

1.1.TAŞIMA SİSTEMLERİ VE SEFERLERİN AYRIMI

Fiziksel dağıtım kanallarından birini oluşturan deniz yolu taşımacılığının amacı, yüklerin çıkış noktalarından varma noktalarına hızlı, güvenilir, ekonomik bir şekilde hareketlerini gerçekleştirmektir. Bu hareketler oldukça farklı hizmet sistemlerince gerçekleştirilmektedir ve uygulanan sistemin çeşitliliği taşınan yükün çeşitliliğiyle doğrudan ilgilidir. Bugün dünya deniz taşımacılığı piyasasını belirleyen iki ana yük grubu vardı. Bunlardan ilkinin dökme yük grubu, ikincisini ise bu grubun dışında genel kargo diyeceğimiz yük grubu oluşturur. Dökme yükler genellikle bir gemiyi tam olarak doldurabilecek veya bir geminin bir ambarını ya da birkaç ambarını doldurabilecek büyük miktardaki yüklerdir. Genel kargo yükleri ise dökme taşıma operasyonu gerektirmeyen parça yüklerden oluşur. Bu yüklerin genel özelliği dökme yüklere nazaran daha değerli olması ve taşınmasının daha çok özen gerektirmesidir. Dökme yüklerin ve genel kargo yüklerin özellikleri deniz taşımacılığında iki ayrı taşıma endüstrisinin doğmasına sebep olmuştur. Dökme yüklerin oluşturduğu grup kendine has kuralları olan dökme taşıma endüstrisi ya da tramp taşımacılık endüstrisinin doğmasına, ikinci grubu oluşturan genel kargo yükleri ise liner taşımacılık endüstrisinin doğmasına sebep olmuştur (Çetin, 1997: 9-10).

Diğer taraftan bir denizcilik işletmesinden istenen hizmetlerin karşılanması için işletmenin sağlayabildiği olanaklarla, onun hizmetinden yararlanmak isteyen müşterilerinin ihtiyaçları ve taleplerinin birbirleriyle uyumlu olması en temel gereklerden biridir. Taşıtanların memnuniyeti, işletme tarafından elde tutulabilmesi ve ticari yapının başarısı için bu husus hayati bir önem taşır. Bu noktada bir tramp taşımacılık işini gerçekleştirmeyi taahhüt eden işletmenin sağlayabileceği hizmetlerle bir liner taşımacılık işini gerçekleştirmeyi taahhüt eden işletmenin sağlayabileceği

hizmetler birbirinden oldukça farklıdır. Bu sebeple Tramp taşımacılıkla liner taşımacılık arasındaki farklar pazarlama araçlarının tasarlanmasında, pazarlama taktiklerinin planlanmasında ve uygulanmasında hayati öneme sahip bir rol üstlenir (Goulielmos, 2001, aktaran; Plomaritou, 2008: 60-61).

1.1.1.Düzensiz Sefer (Tramp) Taşımacılığı

Karmaşık endüstriyel ürünlerin üretilmesi için gerekli olan hammadde; ekonomik, zamanında ve elverişli bir hizmet sunan tramp taşımacılık aracılığıyla taşınır. Bu sebeple üretim için gerekli olan hammaddenin nereden elde edildiği ve bunların hangi endüstriyel alanlara taşınması gerektiğini incelemek ve araştırmak tramp taşımacılığın ilgilendiği en temel konudur. Bu sebeple hammadde üretiminde ve talebindeki değişmelere paralel olarak tramp taşımacılık yeni seyir güzergahları oluşturarak duruma hemen adapte olur (Kendall, Buckley, 2001: 23). Tramp taşımacılıktaki navlun ücretleri genel itibariyle düşük ve her daim dünya ekonomik piyasasındaki eğilimlere duyarlı yapıdadır. Bu sebeple en karlı taşımayı gerçekleştirmek isteyen taşıyanlar dünyadaki yük hareketlerini ve sevkiyat taleplerini izleyebilecek brokerlerden, acentelerden ve kendi temsilcilerinden meydana gelmiş bir haberleşme ağına ihtiyaç duyarlar (Kendall, Buckley, 2001: 24). Tramp taşımacılıkta bazı brokerler gemileri için en karlı yükü bulmaya çabalarken bazıları ise yük konusunda özelleşmeyi ve kendi bilgileriyle zamanlarını bunun üzerine adamayı seçer. Örneğin tahıl taşımacılığı üzerine özelleşerek dünyadaki tahıl üretimini ve talebini takip ederler ve yük bulunması istenen gemi için en karlı tahıl yükünü bulmaya çalışırlar. Her iki durumda da tramp taşımanın karlı yapılabilmesi için taşıyanların ve brokerlerin uyum içerisinde çalışması gerekir. Tramp piyasada çalışan gemi brokerleri ve taşıyanlar için günlük navlun ve çarter ücreti değerleri, büyük broker birlikleri veya deniz ticareti ve ekonomisi takipçilerinin yayınlarıyla bir bülten olarak yayınlanarak bu çevrelere dağıtılmaktadır (Kendall, Buckley, 2001: 31).

Bir takım risklere karşı taşıyanı tramp taşımacılıkta, zaman çarteri sözleşmelerinden ziyade sefer çarteri sözleşmelerine iten sebep navlun ücreti

getirisinin genellikle aylık zaman çarteri ücretinden fazla olmasıdır. Öte yandan sefer çarteri sözleşmelerinde taşıyan yüksek navlunlu bir sonraki olası seferden faydalanma şansına sahiptir. Bunun yanında zaman esaslı çarter sözleşmelerinde taşıyanın gemi üzerindeki kontrolü belli oranlarda kısıtlanmış ancak gemi operasyonu konusundaki sorumluluğu azaltılmamıştır. Bu iki çarter tipi arasında seçim yapabilmek için her iki çarter sözleşmesi neticesi elde edilebilecek potansiyel gelir genellikle göz önünde bulundurulur. Bununla birlikte gemiye en uygun kazancı sağlayacak işi ve dolaylı olarak çarter türünü seçme, son derece etkin bir zaman ve çaba yönetimiyle gerçekleştirilebilir. Etkin bir yönetimle ilgili gemi gerek zaman gerekse de sefer esaslı çarter yöntemlerinin avantajlı yönlerinden yararlanılarak yüksek bir kazançla çalıştırılabilir (Kendall, Buckley, 2001: 33).

1.1.2.Düzenli Sefer (Liner) Taşımacılığı

Liner taşımacılıkta düzenli bir taşıma söz konusudur ve bu sistemde gemiler yükleme ve boşaltma tarihleri önceden belirlenmiş belirli limanlar arasında düzenli seferler yaparlar. Bu taşımacılıkta tramp taşıma sisteminin tersine onlarca taşıtan mevcuttur. Durumun böyle olması navlun fiyatlarının belirlenmesinde daha çok taşıyanların söz sahibi olmasını ortaya çıkarmıştır. Taşıyanlar piyasanın genel durumunu ve taşıtanların taleplerini dikkate alarak tarife fiyatlarını oluşturmaktadırlar. Tarife fiyatları taşıyanların oluşturduğu bir konferans sistemiyle yapılmaktadır. Liner taşımacılıkta, tramp taşımacılığın tersine navlun fiyatları daha dengelidir (Çetin, 1997: 11).

1.2.NAVLUN PİYASASI

Navlun piyasası olarak adlandırılan ticari aktivite deniz ve okyanuslarda gerçekleştirilen taşıma hizmetinin satılması ve bu hizmetin satın alınmasıyla gerçekleşir. Navlun piyasasında çalışan bir kimsenin amacı kendi çalıştığı bölge ve rotalarda gerçekleşen günlük navlun değerlerinden haberdar olmaktır. Kesinleşmiş bir zaman çarteri raporu içerisinde; geminin adı, geminin kısa tanımı, geminin taşıtanın faydasına bırakılacağı tarih ve taşıtanın ismi gibi bilgiler yer alır. Bu

bilgilere ilave olarak günlük navlun miktarlarının da derlenip bir araya getirildiği “Baltic Exchange” brokerlerinin listeleri, İngiliz Loyds listeleri ve piyasada faaliyet gösteren brokerlerin hazırladığı “Bridge News” listeleri gibi yayınlar navlun piyasasında faaliyet gösteren çevrelere dağıtılır ve bu kimselerin piyasadan haberdar olması sağlanır (Collins, 2000: 77-79).

Taşımacılığının iki temel unsuru olan yükler ve yük gemileri arasındaki arz talep dengesi navlun piyasasının belirlenmesini sağlayan ana etkidir. Dökme yüklerin deniz yolu taşımacılığına olan talebini ve bu talebin değişimini uzun ve kısa vadeli değişimler olarak incelemek mümkündür. Kısa dönemde yüklerin deniz taşımacılığına olan talebini etkileyen en temel unsur mevsimsel üretim değişiklikleri ve depolama imkanlarının yaratılmasıdır. Uzun vadede ise dünya ekonomisindeki denge hali ve dünya piyasalarındaki para kuru değişimleri bir başka etken olarak karşımıza çıkar (Çetin, 1997: 14).

Teorik olarak, piyasada çok fazla gemi varsa navlun oranları düşüktür. Buna karşıt olarak piyasada ihtiyaca nazaran daha az gemi varsa navlun oranları yüksek olacaktır. Her iki durumda da taşıma hizmetinin sağlanmasında ücretlendirme sistemi merkezde yer alır. Kısa vadede ücretlere bağlı olarak taşıma hizmetleri şekillendirilir, gemilerin çalışma güzergahları buna göre değiştirilir, hızları buna uydurulur ve maliyetleri aşağıya çekebilmek için gerekli görülürse gemi rıhımında bağlı bekletilir. Uzun vadede ise navlun oranları donatanın yatırım kararlarını kontrol altına alır ve buna göre gemiler söküme gönderilir yahut yeni gemiler sipariş edilir (Plomaritou, 2008: 66).

Navlun oranları piyasada taşıma ihtiyacına olan talebe nazaran piyasadaki gemi arzının az olması durumunda gemi siparişleri artana dek yükselir. Diğer taraftan piyasadaki gemi sayısı arttığında navlun oranları düşüşe geçer. Bu noktada navlun oranlarının daha fazla düşmesini engellemek için gemi sahipleri ellerinde bulunan yaşlı gemileri söküme gönderebilir. Navlun oranlarındaki bu dalgalanmalar denizcilik endüstrisi için ana risk faktörünü teşkil ederken tüketim ve enerji ürünleri piyasalarının seyri açısından da önemli bir faktördür. Çünkü enerji ve metal

endüstrileri ürünlerinin ham maddeleri dökme olarak deniz taşımacılığı yoluyla taşınır (Angelidis, Skiadopoulos, 2007: 447-448).

Navlun piyasasıyla ilgili gerçekleri tespit etme ve piyasanın gösterdiği zayıf sinyalleri dahi doğru bir biçimde değerlendirme becerisi iyi ve kötü işletmeciler arasındaki asıl farklılığı teşkil etmektedir. Bu yeterlilik ana olarak bilgi birikimi ve bununla birlikte piyasa deneyimiyle ilişkilidir. Deneyim navlun piyasasından öğrenilecek tek bir geçerli ders değildir. Ayrıca denizcilik işletmesinin bir yönetim kültürü olmalıdır. Kendisine ulaşan bilgileri işletmeler bilimsel olarak değerlendirebilmeli ve navlun oranlarının gelecekteki seyrini tahmin etmeye yönelik modellemeler oluşturabilmelidir. Buna karşıt olarak bilimsellikten uzak ve kültürel yönetim anlayışı bulunmayan işletmelerin navlun piyasasının olumsuz etkilerine maruz kalma şansı daha fazladır. Özellikle küçük işletmelerde birçok olay süzülürken ana kararlar navlun piyasasının bilimsel incelenmesi ve harcamaların değerlendirilmesinden ziyade sezgisel olarak alınmaktadır. Sezgisel hareket, denizcilik piyasası için önemli bir kavramdır. Ancak bu davranış disipliniyle bağdaştırılarak uygulanmalıdır. Yalnızca sezgilere dayalı bir değerlendirme ve bilimsel modellemelere tabi tutulmayan kararların doğruluktan uzak olma ihtimali fazladır (Scarsi, 2007: 588).

Bununla birlikte denizcilik işletmelerinin yönetiminde karar veren kişinin karar konusundaki tutumu, piyasa değerlendirmesi ve piyasanın tepkilerinin doğru algılanması hususunda etkin bir rol oynar. Piyasa değerlendirmesini yapan kişinin çok iyimser veya kötümser olması şüphesiz aldığı kararları ciddi oranda değiştirir. Örneğin; iyimser yaklaşım, talep büyümesini olduğundan fazla değerlendirebilir ancak bu yaklaşım deneyimli yöneticiler tarafından fazlaca düşülen bir hata değildir. Buna karşın taşıyanlar biraz daha fazla kötümser düşünme eğiliminde olurlar ve piyasa değerlendirmelerini yaparken dikkatli olup risklerini en aza indirerek stratejilerini oluşturmak isterler. Fakat bu aşırı dikkatli ve tedirgin yaklaşım birçok karlı ticaret fırsatının yitirilmesine sebep olabilir (Scarsi, 2007: 589).

Bir başka faktör olarak ilgili işletmenin kurumsal yapısı yöneticiler arasında görüş farklılıklarının doğmasına sebep olabilir. Özellikle aile şirketi yapısına sahip denizcilik işletmeleri, işletmenin kurucu ailesinin ticari yaklaşımı ve sezgileri çerçevesinde yönetilirler. Sorunlar daha çok değişik aile bireyleri arasında ya da işletme sahibiyle, işletme yöneticileri arasında görüş farklılıkları olması durumunda ortaya çıkmaktadır. Öte yandan denizcilik işletmelerinin yönetilmesinde karar veren kimselerin rakip firmaların benzer konular hakkında aldıkları kararları taklit etmeye çabalaması veya bu işletmelerle yarışma isteğine sahip olması da karar verme konusunda yanlışa sürükleyen bir başka etkidir (Scarsi, 2007: 589).

Denizcilik sektöründeki işletmeler için önemli bir konu da kendi finansmanlarını doğru yapılandırmaktır. Sahip olunan gemilerin ne zaman satılacağı, ne zaman yeni gemi sipariş edilmesi gerektiği, filo gemilerinin işletim masraflarını karşılamak için düzenli nakit akışının her daim nasıl sağlanacağı denizcilik işletmelerinin finansman hususundaki belli başlı önemli sorunlarıdır. Finansal açıdan güçlü yapılandırılmış işletmelerin sektöre yönelik stratejik davranışları da bir o kadar kararlı ve emin adımlarla gerçekleşir (Engelen, Meersman, Voorde, 2006: 155). Denizcilik piyasasının iyi gelişmeler gösterdiği ve taşıma ücretlerinin yüksek seyrettiği dönemlerde denizcilik endüstrisinde çalışan bankalar işletmelere kredi kolaylıkları sağlayarak yeni gemi siparişine yönelmelerini teşvik etmektedir. Ancak bu hareket arz dengesindeki gemi sayısını arttırarak navlun oranlarını aşağı çeken bir baskı oluşturmaktadır (Goulielmos, Psifia, 2006: 301). Bu baskı da dolaylı olarak alınan kredilerin geri ödenmesi hususunda denizcilik işletmelerine zorluk yaratmaktadır. Bu sebeple navlun piyasasının yakından takip edilmesi ve doğru kararların alınması, denizcilik işletmeleri finansmanı açısından oldukça önemlidir.

1.2.1.Navlun Piyasasına Etki Eden Faktörler

Dünya ekonomisi büyüdüğünde, ham madde ihtiyacına olan talep arttığında denizyolu taşımacılığına olan talep de artar. Ekonomik küçülmelerin yaşandığı zamanlarda, üretime olan talep azalmakta ve dolayısıyla denizyolu taşımacılığına olan talep de azalmaktadır (Scarsi, 2007: 576). Makro ekonomik uzun vadedeki

dönüşümlerin içerisinde kısa vadede, denizcilik piyasası tipik döngüsel bir davranış izlemektedir. Martin Stopford, Maritime Economics (second edition) adlı kitabında denizcilik piyasasının kısa vadedeki döngülerini arz ve talep mekanizmasıyla açıklamıştır. Buna göre deniz taşımacılığı piyasası kısa vadede dört aşamadan meydana gelen döngüsel bir yapı göstermektedir:

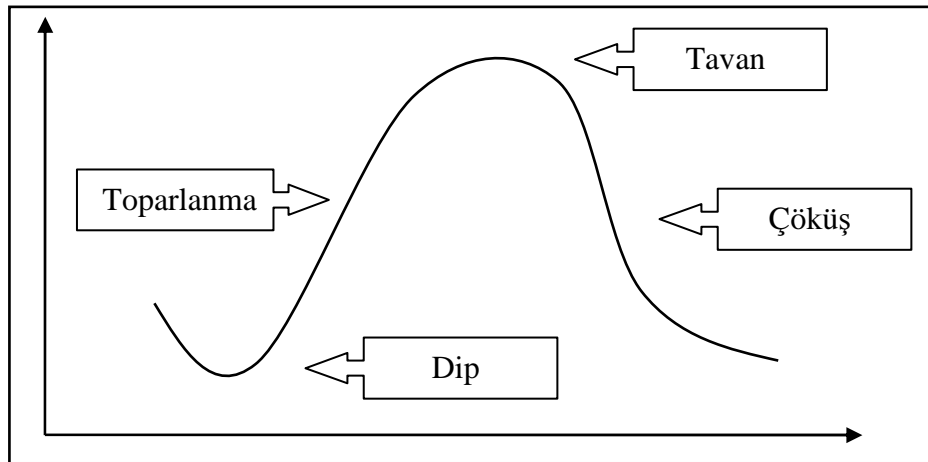
a) Dip (Trough): Bu noktada taşıma kapasitesi aşağılardadır. Navlun miktarları geminin işletim masraflarını anca karşılayabilecek konumdadır. Piyasa taşıyanları gemilerini satma konusunda zorlar. Bu dönemde gemi satımı ve bundan kazanılan komisyonlar yükselirken gemi siparişleri azalır,

b) Toparlanma (Recovery): Arz ve talep olguları dengeye doğru hareket eder. Navlun kazancı gemi işletim masraflarının üzerine çıkar,

c) Tavan (Peak): Navlun oranları yüksektir. İşletim bedelinin birkaç katı kazanç piyasada hakimdir. Taşıyanların eline ciddi oranda değerlendirilebilir para geçer. Gemi siparişleri bu dönemde artma eğilimindedir,

d) Çöküş (Collapse): Arz talebin üzerine çıkar ve navlun oranları tekrar düşüşe geçer (Scarsi, 2007: 578). Bu döngü Şekil 1’de gösterilmiştir.

Şekil 1. Navlun Piyasası Tipik Döngüsü



Kaynak: The Bulk Shipping Business: Market Cycles and Shipowners' Biases, 2007, s.578.

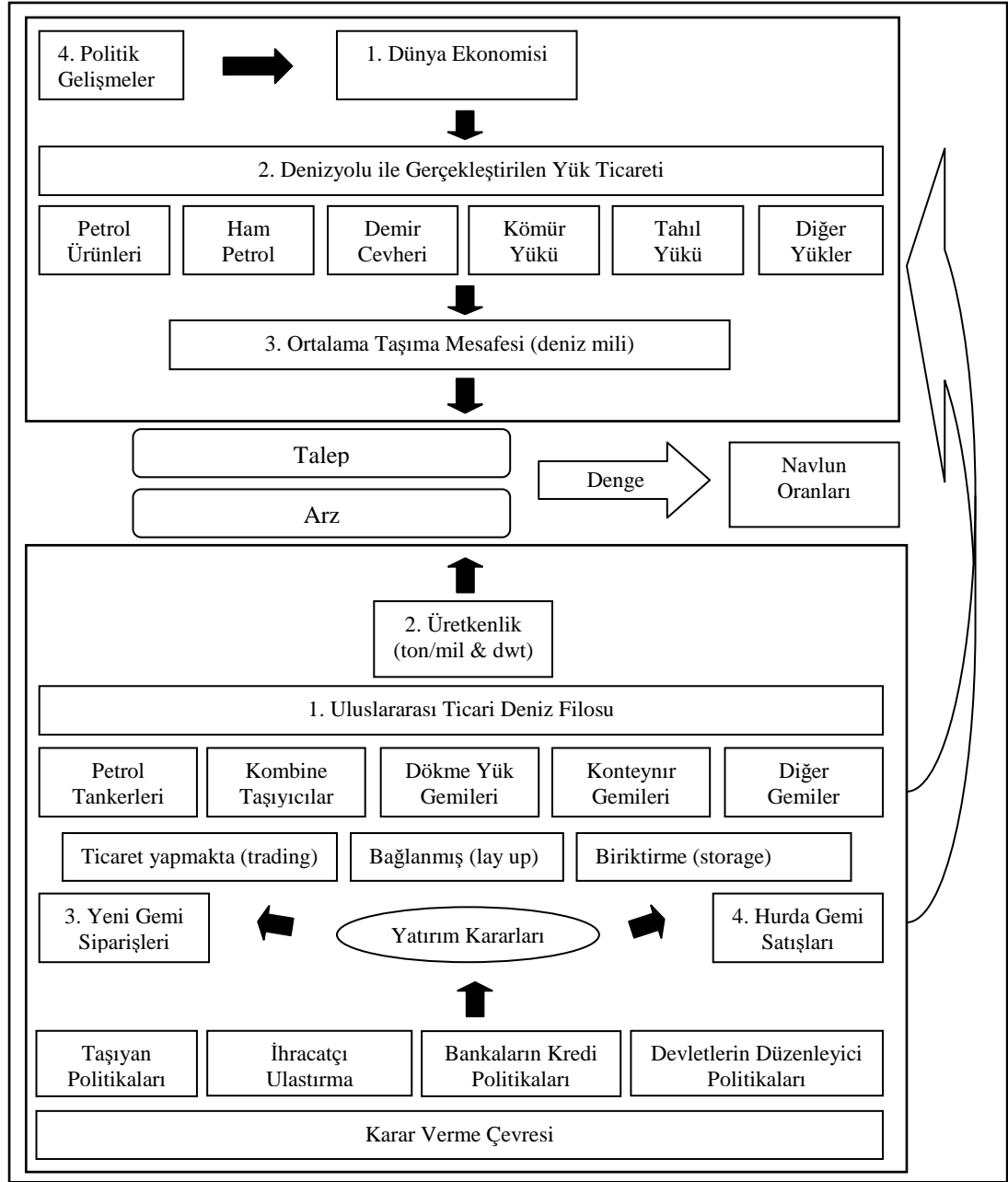
Geminin tersanelere sipariş edilmesiyle sahibine teslim edilmesi arasındaki gemi inşa süresi navlun piyasasının döngüsel bir hareket göstermesi hususunda ana sebep ve anahtar neden olarak belirlenir (Scarsi, 2007: 578). Navlun oranlarındaki döngüsel hareket düzenli değişimler göstermemektedir ancak tamamen de rastgele bir davranış içerisinde yer almaz. Arz ve talep taraflarındaki ana değişkenler analiz edildiğinde belirsizliğin bir kısmı giderilebilir ve yanlış karar verme konusundaki risk azaltılabilir. Bu noktada en önemli problem piyasa analizlerinde ve tahmininde bulunmanın oldukça güç olmasıdır. Çünkü piyasa yüksek oranda değişkendir ve dış kaynaklı faktörlere bağlıdır (Scarsi, 2007: 580).

2008 yılının son aylarında etkisi iyice hissedilen dünya çapındaki ekonomik kriz nedeniyle navlun oranlarında ve zaman esaslı kiralama ücretlerinde çok büyük düşüşler yaşanmıştır. Ayrıca bu düşüşler dünya ihracatı ve ticaret hacmindeki düşüşlerden daha çabuk gerçekleşmiştir. Bunun durum ekonomik krizin patlak vermesiyle birlikte deniz taşımacılığı sektöründe olumsuz beklentilerin çok daha hızlı bir şekilde geliştiği ve bunun psikolojik etkisinin sektörde çok daha hızlı ve büyük düşüşlere neden olduğu şeklinde yorumlanabilir. Aynı olumsuz psikolojik etki yakıt fiyatlarını da etkilemiştir (Pocuca, Zanne, 2009: 491).

Diğer taraftan ortalama mesafenin değişmesi ve politik olaylar, navlun oranlarını ve zaman çarteri ücretlerini çok ciddi biçimde etkiler. Örneğin Süveyş Kanalı Krizi'nde Mısır Hükümeti tarafından Süveyş Kanalı kapatılmıştır. Bu durumda Avrupa'dan hareket eden gemiler Uzakdoğu ve Hindistan rotalarına devam etmek üzere Süveyş Kanalı'nı kullanamadıkları için Ümit Burnu'nu dolaşarak gidecekleri yere varmak zorunda kalmıştır. Bu politik gelişmeler kat edilen ortalama mesafeleri artırmış ve taşıma işine olan talebi çoğaltmıştır. Bu da navlun oranlarını ve zaman çarteri navlunlarını yukarı çekmiştir (Dikos ve diğerleri, 2004: 327).

Denizcilik Ekonomisi Kitabı'nın yazarı olan Martin Stopford'a göre denizcilik piyasasına girme, piyasadan çıkma ve işler gemileri kullanımdan çekme kararları zaman çarteri ücreti değerlerine bağlıdır. Bu kararlar öte yandan aktif deniz filosunun dağılımını ve tonajını belirler (Dikos ve diğerleri, 2004: 327).

Şekil 2. Navlun Piyasası Modeli



Kaynak: Maritime Economics Second Edition, 1997, s.116.

Yukarıda Stapford'un navlun piyasası modelinde de gösterdiği üzere piyasayı şekillendiren arz ve talep olarak iki ana faktör bulunmaktadır. Modelde talep faktörünü; dünya ekonomisi, denizyolu ile gerçekleştirilen yük ticareti, ortalama taşıma mesafesi ve politik olaylar belirlerken, arz faktörünü; uluslararası ticari deniz

filosu, üretkenlik, taşımacılık verimi, yeni gemi siparişi tonajı ve söküme gönderilen gemi tonajı belirler.

Bunun yanında Stopford, kitabında denizcilik endüstrisinin birincil görevini dünyada ihtiyaç duyulan yük taşıma işini gerçekleştirmek olarak tanımlamıştır (Stopford, 1997: 10). Stopford'a göre denizcilik endüstrisinde değişik hizmetlerin pazarlandığı dört piyasa bulunmaktadır. Navlun piyasasında denizyolu taşımacılığı hizmeti pazarlanır, ikinci el gemi piyasasında gemi alım satımı gerçekleştirilir, yeni gemi inşa piyasasında tersaneler inşa edecekleri gemileri pazarlar ve söküm piyasasında hurdaya ayrılmış gemiler yeniden dönüştürülmek üzere pazarlanır (Stopford, 1997: 79).

1.2.1.1.Arz (Supply) Faktörü:

Navlun piyasasına etki eden arz faktörü hali hazırda taşımacılık işinde kullanılan gemi sayısı, gemi tipi ve ölü ağırlık tonajı (deadweight) değişkenlerine göre şekillenir (Collins, 2000: 83).

Navlun piyasasının arz dengesini etkileyen bir başka önemli faktör de ülkelerin gemi inşaat sanayisine yapmış olduğu sübvansiyon destekleri yani sektöre sağlanan devlet yardımlarıdır. Bu etkilerle denizcilik piyasasındaki mevcut gemilerin hurdaya ayrılması ve yeni inşa gemilerin sayısının artması yahut azalması gibi değişimlerin navlun piyasasını etkilediği ifade edilir (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 1).

Taşıyanlar gemi alımını düşündüklerinde navlun piyasasının taban yaptığı zamanlardaki düşük gemi fiyatlarını yakalamaya çalışmalıdır. Navlun oranlarının azaldığı zamanlarda gemi fiyatları düşer, tersaneler boşalır ve taşıyanlar birçok tersanede uygun maliyetli gemi siparişi elde etme şansını yakalar. Uygun fiyata mal edilmiş bir gemi daha düşük bir başa baş noktasına sahip olacağından navlun piyasasının yüksek seyrettiği dönemlerde daha fazla kazanç elde edilir. Karşıt olarak düşük navlun oranlarının hüküm sürdüğü zamanlarda da taşıyanın kaybını azaltan bir

etkendir. Öte yandan taşıyanlar sahip oldukları gemileri ikinci el piyasasında navlun fiyatlarının yüksek olduğu ve hatta kendilerince tavan yaptığını düşündükleri zamanlarda satmalıdır. Böyle piyasa zamanlarında tavan seviyesinin ardından bir süre sonra navlun oranları çöküş periyoduna girer. Bu zamanlar yakalanabildiğinde gemi fiyatları beklenenden çok üst noktalarda olduğu için taşıyanlar çok karlı kazançlar elde edebilirler (Scarsi, 2007: 579).

Navlun piyasasının yüksek olduğu zamanlarda düşük yatırım maliyetine sahip denizcilik işletmeleri büyük kazanımlar gerçekleştirebilir. Bu avantaj ilgili işletmelere piyasa düşme eğilimine girdiğinde doğru zamanda yeni gemiler satın alma şansını da tanır. Ancak yüksek yatırım maliyetine sahip ve yüksek başa baş noktasında ticaret yapan işletmeler navlun piyasası çöküş sürecine girdiğinde ciddi problemlerle karşılaşır ve yeni gemi inşası için yakalanan bu düşük fiyat fırsatından yararlanamazlar (Scarsi, 2007: 580).

Özet olarak düşük maliyetli veya kabul edilebilir bir fiyat üzerinden gerçekleştirilmiş gemi satın alma işlemi taşıyanlara ilerisi için avantajlı fırsatlar sunabilirken yüksek maliyetli gemi alımlarında taşıyanlar bu yatırımını geri kazanmakta güçlük çekmekte yahut kazanmamaktadır. Tüm bu sebepler değerlendirildiğinde piyasayı okuyabilme yeteneğinin ve alınan yönetsel kararlardaki doğru zamanlamanın taşıyanların davranışları konusunda can alıcı noktayı teşkil ettiği görülür (Scarsi, 2007: 580). Ancak genellikle taşıyanların navlun oranları yüksek ve tavan noktasına yakın seviyelerdeyken yeni gemi sipariş ettiği görülmektedir. Bu aşırı fiyatlı gemiler tersanelerden teslim alınasıya kadar navlun fiyatları da aşağı düşmektedir. Benzer şekilde navlun oranlarının çöküşe girdiği zamanlarda gemi fiyatlarının çok aşağılara düşmesiyle taşıyanlar sahip oldukları gemileri satma kararı almaktadır ve bu satışlar da ciddi oranda maddi kayıplarla sonuçlanmaktadır. Kısacası bazı durumlarda taşıyanlar tecrübesiz yatırımcılar gibi yanlış kararlar alıp yanlış hareketlerde bulunmaktadır. Alınan kararların zamanlaması bir denizcilik işletmesinin başarısı için anahtar niteliklerden biridir. Yapılabilecek yanlış zamanlı bir hareket ilgili işletmenin finansal ve operasyonel yönden ağır kayıplarla yüzleşmesine sebep olabilir (Scarsi, 2007: 583).

Navlun piyasasının güçlü olduğu ve yüksek seviyelerde seyrettiği dönemlerde denizcilik işletmeleri açısından gemi sahibi olmak bir güçlülük göstergesi olarak nitelenebilir. Ancak taşıyanların kendi gemilerini işletmesi aynı zamanda piyasanın çöküş dönemine girdiği zamanlarda bir zayıflık olabilmektedir. Bu iki uç nokta arasındaki denge denizcilik işletmelerinin yapısını belirler ve taşıyanın denizcilik işletmeciliği ile risk faktörü konusundaki tutumunu yansıtır (Scarsi, 2007: 582).

Piyasanın iyi olduğu zamanlarda 5 yaşına ya da 10 yaşına kadar olan gemilerin fiyatları aynı boyuttaki yeni gemilerden daha fazladır. Ancak kriz zamanlarında gemi fiyatları genellikle büyük oranlarda düşer ve açıklanan bu durum tamamen tersine döner. Böyle piyasa koşullarında gemilerin teslim tarihi önemsiz olmaya başlar (Pocuca, Zanne, 2009: 480). Ocak 2008 ile Haziran 2009 arasındaki gemi fiyatlarıyla ilgili değişimler ve ekonomik krizin buna etkisi aşağıda Tablo 1’de gösterilmiştir.

Tablo 1: Yeni ve 5 Yaşına Kadar Olan Gemilerin Fiyat Değişimleri

(LSE) Sayısı	Ocak 2008		Mart 2008		Eylül 2008		Kasım 2008		Aralık 2008	
Periyot	Aralık		Şubat		Ağustos		Ekim		Kasım	
Handysize	Y-39	E-34	Y-39	E-34	Y-40	E-58	Y-40	E-58	Y-36	E-58
Handymax	Y-48	E-71,5	Y-48	E-75,5	Y-48	E-71	Y-48	E-71	Y-45	E-35
Panamax	Y-54	E-90	Y-55	E-90	Y-55	E-90	Y-53	E-90	Y-49	E-29,5
Capesize	Y-97	E-150	Y-97	E-150	Y-98	E-160	Y-98	E-160	Y-90	E-68
(LSE) Sayısı	Şubat 2009		Mart 2009		Nisan 2009		Haziran 2009			
Periyot	Ocak		Şubat		Mart		Mayıs			
Handysize	Y-32	E-22	Y-30	E-22	Y-30	E-21	Y-28	E-20		
Handymax	Y-39	E-24	Y-36	E-24	Y-33	E-24	Y-33	E-25		
Panamax	Y-43	E-28	Y-40	E-29	Y-38	E-29	Y-36	E-29		
Capesize	Y-84	E-44	Y-80	E-49	Y-75	E-49	Y-72	E-49		
Not: LSE: Lloyd’s Shipping Economist Listesi, Y–Yeni Gemi, E–5 Yaşına Kadar Olan Eski Gemi anlamına gelmektedir. Ayrıca tabloda belirtilen değerler milyon Amerikan Doları cinsindedir.										

Kaynak: Database From Llod’s Shipping Economist, 29 (2007), 12., 30 (2008), 1., 30 (2008), 3., 30 (2008), 9., 30 (2008), 11., 30 (2008), 12., 31 (2009), 2., 31 (2009),

3., 31 (2009), 4., 31 (2009), 6. aktaran: The Impact of Global Economic Crisis on The Dry Bulk Shipping Industry, 2009, s.480.

Öte yandan piyasada faaliyet gösteren taşıyanlar için, kaliteli tonaja sahip olma ifadesi filo gemilerine iyi bakım tutum yapma ve bu gemileri iyi yönetme olarak yorumlanırken taşıtanlar kaliteli tonaj ifadesini belirleyen en önemli faktörü filo yaşıyla bağdaştırmaktadır. Taşıtanların yaklaşımına göre yeni gemilerden oluşmuş bir filo kaliteye karşılık gelmektedir. Bir başka deyimle taşıtanlar deniz ticareti sözleşmesine konu olan geminin kalitesini ve yeterliliğini değerlendirirken yaş faktörünü esas almaktadır. Daha sonra geminin bağlı olduğu klas kuruluşu raporları değerlendirilmektedir. Bu noktada gemilerin kalitesi değerlendirilirken bağlı bulunulan bayrak, filo yönetimi şekli ve mürettebat milliyeti değişkenleri brokerler ve taşıtanlar tarafından daha az göz önüne alınan faktörler olarak tespit edilmiştir (Tamvakis, Thanopoulou, 2000: 301-302).

Akademik çalışmalar gemi yaşı değerlendirmesi için 15 yılı sınır olarak kabul etmektedir. Geminin genç olarak tasnifi için 15 yaş son sınır olarak düşünülür. Bu düşünceyi kazalarda kaybedilen gemi yaşları dağılımı da desteklemektedir çünkü denizde kaybı yaşanan birçok gemi 15 yaş ve üzeri gemiler olarak istatistiklerde yer almıştır (Tamvakis, Thanopoulou, 2000: 301-302).

1.2.1.2.Talep (Demand) Faktörü:

Navlun piyasasını şekillendiren bu taraf ise arz tarafını etkileyen unsurlara nazaran daha karmaşık bir yapıya haizdir. Talep kısmına etki eden unsurlar; dünya ekonomisinin güçlü yapısı, temel üretim endüstrilerinin özellikle demir-çelik üretimi sanayisinin üretkenliği, genel tüketim piyasalarındaki canlılık, yıllık hava ve mevsim şartları ile piyasada mevcut olan ürün bolluğu, elektrik santrallerine taşınacak kömür miktarı gibi çok çeşitlidir. Ancak bu noktada talep kısmının çok önemli bir bölümünü ağır sanayi olarak adlandırılan demir-çelik endüstrisi için taşınan değişik cins ve türdeki kömür yüklerinin oluşturduğu söylenebilir (Collins, 2000: 87).

Gerek arz cephesinin, gerekse de talep cephesinin navlun piyasasını birlikte bir etkileşim içerisinde yönlendirdiği ifade edilir. Fakat bu her iki denge göz önüne alındığında navlun piyasasını yukarı ya da aşağı çeken esas faktörün talep olduğu açıktır (Collins, 2000: 91). Denizcilik ve navlun piyasası üzerinde etkin çalışabilmek ve piyasaya hakim olabilmek için bu piyasada var olan durumlar, doğabilecek fırsatlar, avantajlar ve riskler hususunda bilgi sahibi olmak gerekir (Collins, 2000: 133).

Bunun yanında, navlun piyasası dünya ticaretinin durumuna ve değişen petrol fiyatlarına da bağlıdır. Petrol fiyatları hem dünya ticaretini hem de taşıyanların işletme maliyetlerini etkiler. Uzun vadede navlun oranlarını kontrol eden en önemli faktör uluslararası yük taşımaya olan talebin yoğunlaşmasıdır. Dünya ekonomisinin olağanüstü iyi gelişmesi ve büyümesi bu faktörü tetikleyen en önemli unsurdur. Dünya ekonomisinin bu denli iyi gelişmeler gösterdiği zamanlarda navlun piyasası, uluslararası yük taşımacılığına olan talebin devasa olması sebebiyle çok yüksek değerlere ulaşır tavan yapar (Jing, Marlow, Hui, 2008: 248).

Günümüzde rekabetçi denizcilik piyasasındaki talepleri tam anlamıyla karşılayabilmek için denizcilik işletmeleri modern elektronik haberleşme yöntemlerini zaman, maliyet ve işgücü kazanımını gerçekleştirmek için kullanmalıdır. Ayrıca bu yöntemlerin kullanılması sağlanan hizmetlerin kalitesini de arttırmaya yönelik bir adım olarak nitelenir. Denizcilik işletmelerinde doğru yönetim stratejilerinin oluşturulması, işletmenin planlı ve akılcı hareketleriyle mümkün olabilir. Taşıtına uygun ulaştırma çözümünün sağlanabilmesi için belirlenen bu eylem planları doğru bir biçimde uygulanmalıdır. Arzu edilen hizmetin sağlanması hususunda doğru zamanda, uygun gemiyle ve deniz ticareti sözleşmesinin her iki tarafını belli oranda memnun edebilecek bir ücret düzeyinde ayarlamalar yapılabilir. Diğer taraftan bu işlemlerin işletmelerce gerçekleştirilebilmesi için bir araç olarak piyasada gerekli tanıtım ve tutundurma faaliyetlerinde bulunmak da gerekebilir (Plomaritou, 2008: 68-69).

Mevsimsel değişimler ve üretim farklılıkları taşıma ücretleri üzerinde bir etkendir. Bu değişimler deniz taşımacılığına olan talebi etkileyerek taşıma ücretlerini belirler (Kavussanos, Alizadeh, 2001: 444). Bu sebeple navlun piyasasındaki mevsimsel dalgalanmaları incelemek taşıyanlar ve taşıtanlar açısından yararlı sonuçlar doğurabilir. Özellikle taşıyanlar, geminin kuru havuza alınıp bakımının yapılacağı uygun zamanın belirlenmesi, değişik süreçleri kapsayan zaman çarteri sözleşmelerine başlama kararlarının alınması veya sefer çarteri yöntemiyle zaman çarteri yöntemi arasındaki geçişlerin zamanlamasının doğru ayarlanması gibi konularda mevsimsel taşıma ücreti değişimlerini göz önüne alarak karar vermelidir. Çünkü mevsimsel üretim değişimleriyle taşıma ücretleri arasında pozitif bir bağ saptanmıştır. Tespit edilen verilere göre mevsimsel üretim değişimlerinin fazla olduğu dönemlerde taşıma ücretleri de çok fazla değişim göstermektedir (Kavussanos, Alizadeh, 2001: 446-447). Mevsimsel taşıma ücreti değişimleri ve taşıma talepleri incelendiğinde şu sonuçlara varılmıştır:

- Değişik boyuttaki kuru dökme yük gemileri için taşıma ücretleri ilkbahar ve sonbahar aylarında yükselirken haziran ve temmuz aylarında keskin düşüşler gözlemlenmiştir.
- Mevsimsel üretim farklılıkları yıllara göre düzensiz değişimler gösterir. Üretimde gerçekleşen artış veya düşüşler, denizyolu taşımacılığını kullanan diğer ana yük guruplarındaki değişimlere nazaran daha azdır.
- Sefer çarteri navlun oranları göz önüne alındığında gemilerin tonajı arttıkça mevsimsel üretim değişimlerinin etkisi daha fazla göze çarpar.
- Taraflar arasındaki çarter sözleşmesinin süresi uzadıkça toplam karlılık üzerinde mevsimsel üretim değişimlerinin etkisi azalma göstermektedir.
- Dökme kuru yük navlun oranlarının mevsimsel değişimi piyasa durumlarına göre farklılaşmaktadır yani mevsimsel değişimler piyasa büyümesinin yaşandığı zamanlarda piyasa daralmasının yaşandığı zamanlara nazaran daha fazla göze çarpmaktadır (Kavussanos, Alizadeh, 2001: 464).

1.2.2.Navlun Piyasasının Alt Kolları

Navlun piyasası gemi tipleri değerlendirildiğinde temel olarak beş kategoriye ayrılır. Bunlar;

- Kuru yük navlun piyasası,
- Tanker navlun piyasası,
- Donduruculu gemi navlun piyasası (reefer market),
- Araba taşıyıcısı gemi navlun piyasası (car carrier market),
- Yolcu gemisi navlun piyasasıdır (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 2).

Öte yandan ticaret tipleri ve gemi tipleri göz önüne alındığında kuru yük piyasası diğer ticari faaliyet alanlarına nazaran en çok çeşitliliğin ve farklılaşmanın görüldüğü piyasadır. Kuru yük piyasasının bazı alanları bazen genel anlamdaki piyasa şartlarından çok daha farklı bir durum sergileyebilir. Kuru yük piyasasında yer alan taşıyanlar bir bütün olarak kuru yük piyasasında neler olduğundan ve günlük olarak önemli ticaret merkezleri olan; Londra, Oslo, New York, Tokyo ve Hamburg gibi denizcilik merkezlerindeki gelişmelerden haberdar olmalıdır (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 2). Bunun yanında kuru yük piyasasında faaliyet gösteren taşıyanlar işlettikleri gemi tiplerine göre şu şekilde tasnif edilebilir:

- Kuru dökme yük sektörü taşıyanları,
- Genel kuru yük sektörü taşıyanları,
- Konteynır sektörü taşıyanları,
- Tekerlikli yük sektörü taşıyanları (ro/ro),
- Düzenli hat taşıyanları,
- Küçük gemilere sahip taşıyanlar,
- Özel yük taşıyanları (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 2).

Kuru dökme yük taşımacılığı uluslararası denizcilik piyasasının en büyük dallarından biridir. Bu alt piyasa büyük risk alanlarının bulunduğu ve navlun dalgalanmalarının sıkça yaşandığı bir yapıya sahiptir. Çünkü piyasayı etkileyen;

dünya ticareti kapasitesi, aktif ticaret alanları, uluslararası ekonomi ve ülke politikaları gibi belirsiz faktörler özellikle kuru dökme yük piyasasında önemli riskler oluşturur (Jing, Marlow, Hui, 2008: 327). Bunun yanında kuru dökme yük ve genel kuru yük sektöründeki değişimler birbirini önemli derecede takip eder. Yani bunlar birbirleriyle yakından bağlantılı ticari taşımacılık yöntemleridir. Her iki grupta normalde aynı brokerlerden faydalanırlar ancak belirli bir yük ve gemi tipi üzerine özelleşmiş brokerler de elbette mevcuttur (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 4).

1.3.GEMİ TAHSİSİ SÖZLEŞMELERİ

Denizcilik sektöründe aktif olarak yer alan ticari çevrelerce bir geminin hukuki sözleşmeler aracılığıyla denizyolu taşımacılığında kullanılması uygulamada, geniş anlamıyla “gemi kiralama” olarak ifade edilmektedir. Hatta bunun türleri belirtilirken “sefer esaslı gemi kiralama”, “zaman esaslı gemi kiralama”, “çıplak gemi kiralama” tabirleri sıkça dile getirilmektedir. Bu ifadenin dayanağı da yabancı dildeki kelime karşılığıdır. Yabancı dilde yazılmış eserlerde eser başlıkları ve gemi tahsis sözleşmesi türleri nitelenirken her daim “charter”, “ship chartering”, “vessel chartering” gibi ifadelerle karşılaşılmaktadır. Uygulamada denizcilik sektöründe faaliyet gösteren ticari çevrelerce (taşıyan, taşıtan, broker... v.b) sözleşmeyle doğan bu ticari birliktelik nitelenirken genellikle yabancı dildeki geniş kelime anlamının kullanılıyor olması sebebiyle denizyolu taşımacılığı amacıyla gerçekleştirilen tüm ticari aktiviteler “charter” kelimesinin geniş anlamda Türkçe karşılığı olan “gemi kiralama” ifadesiyle nitelenmektedir (Seslisözlük web, 16 Ağustos 2010, Zargan web, 16 Ağustos 2010, Redhouse Online Sözlük web, 16 Ağustos 2010).

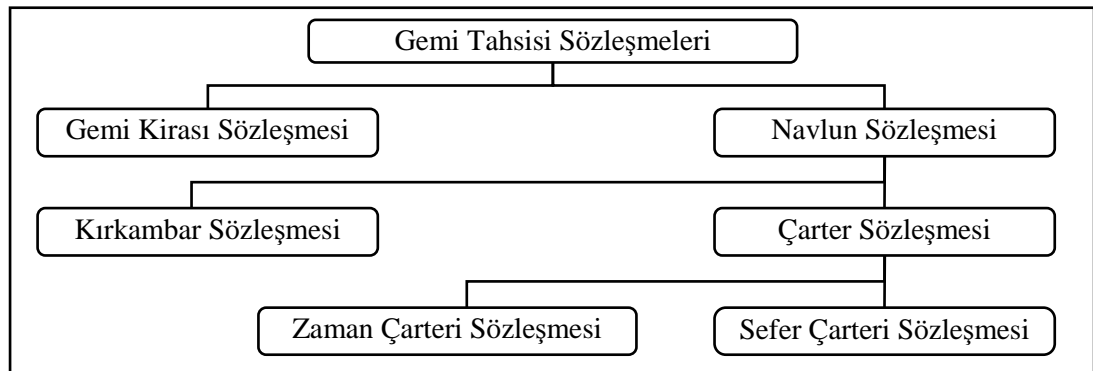
Bunun yanında genel olarak bir yük taşıma işi için düzenlenen sözleşmelere yabancı dilde “charter party” adı verilir. Bu kelimenin kökeni Latince “charta partita” kelimesine dayanır. Sözcük anlamı bölünmüş mektup (letter divided) demektir. Bu ifade ilk zamanlarda gerçekleşen deniz ticareti sözleşmelerinden gelmektedir. Bu sözleşmeler tam olarak hazırlanır, sözleşme tarafları sözleşme metnine girilir ve metin iki parçaya bölünerek her bir parçası sözleşmenin bir tarafına verilir. İşte bölünmüş mektup anlamı bu şekilde gerçekleşen ticari usulünden

gelmektedir (Kendall, Buckley, 2001: 47). Bunun yanında “charter party” kelimsinin geniş Türkçe sözcük anlamı da “gemi kira kontratı”, “gemi kiralama beyannamesi” olarak karşımıza çıkmaktadır (Seslisözlük web, 16 Ağustos 2010, Zargan web, 16 Ağustos 2010, Redhouse Online Sözlük web, 16 Ağustos 2010). Halbuki yabancı dildeki “charter party” sözcüğünün hukuki anlamdaki karşılığı çarter parti sözleşmesidir ve navlun sözleşmesinin bir türü olan çarter mukavelelerini belgeleyen bir ispat vasıtasıdır. Bunun yanında hukuki açıdan “gemi kiralama” ibaresini de tüm gemi tahsisi sözleşmesi türlerini belirtme noktasında kullanmak yerinde ve yeterli değildir. “Charter party” kelimesi de hukuki olarak “gemi kira kontratı” şeklinde ifade edilmemelidir.

Belirtilen bu hususlardan da anlaşılacağı üzere uygulama ile hukuki tabirler arasında birtakım ifade karmaşaları söz konusudur. Bu noktada bir yanlışa sebebiyet vermemek için denizyolu taşımacılığında kullanılan sözleşme türlerinin iç hukukumuzda neler olduğu ve nasıl ifade edildiği net bir biçimde ortaya konmalıdır.

Deniz ticareti literatüründe yapılan klasik tasnife göre (burada kriter hukuki mahiyettir) sözleşmeler bakımından iki temel grup bulunmaktadır. Buna göre bir tarafta gemi kirası yer alırken, diğer tarafta da borçlar hukuku bakımından istisna akdi kimliğindeki navlun sözleşmeleri bulunmaktadır (Ülgener, 2000: 30).

Şekil 3. Gemi Tahsisi Sözleşmeleri Tasnifi



Kaynak: Çarter Sözleşmeleri I Genel Hükümler Sefer Çarteri Sözleşmesi, 2000, s.30.

1.3.1.Gemi Kirası Sözleşmesi

Gemi kirası sözleşmelerinde gemi maliki ile kiracı arasında yapılan sözleşme sonucunda kiracı zilyetliğini devralmış olduğu gemiyi kendi adına kullanma hakkına sahip olmaktadır. Bu tür sözleşmelerde kiralayan, kiracıya ücret karşılığında bir şeyin (geminin) kullanılmasını terk etmeyi üstlenmektedir. Bu bakımdan söz konusu ilişki Borçlar Kanunu'nun 248. maddesindeki tarife uygundur ve Borçlar Kanunu'na tabidir. Bunun sonucunda, gemi kirasında geminin hemen hemen tüm kontrolü kiracıya geçmekte, hatta dış ilişkide "gemi işletme müteahhidi" olarak donatan statüsüne sahip olmaktadır. Dolayısıyla gemi kirası sözleşmelerinde kiralayan olarak sözleşmenin bir tarafında gemi maliki bulunurken kiracı tarafında ise gemi işletme müteahhidi yer almaktadır (Ülgener, 2000: 34, 36).

Gemi kira sözleşmelerinde gemi maliki donatan sıfatını kaybeder ve kiracı gemi işletme müteahhidi olarak bu sıfatı kazanmaya haiz olur. Peki, donatan sıfatı nedir? Kimlere donatan denir? İşte bu soruların cevabı mevcut hukukumuzda 946. maddede bulunmaktadır. Türk Ticaret Kanunumuzda madde 946'da donatan; gemisini deniz ticaretinde kullanan gemi sahibi olarak tanımlanmaktadır. Bu tanıma göre donatan olmanın üç şartı vardır: İlk olarak bir ticaret gemisi mevcut olmalıdır. Ticaret kavramı burada geniş olarak alınmalıdır. Mesela balıkçı gemileri, kurtarma gemileri de ticaret gemisidirler. İkinci olarak, ticaret gemisinin sahibi bulunmalıdır. Birden çok kimse, tüzel kişiler, ticaret şirketleri ve hatta devlet, ticaret gemisinin sahibi ve donatanı olabilirler. Son olarak ticaret gemisinin sahibi gemiyi kendi adına ve kazanç maksadıyla işletmelidir. Bu noktada gemisini başkasına kiraya veren kimse donatan değildir. Ticaretin menfaat ve rizikolarının donatana ait olması gerekir (Kender, Çetingil, 2003: 67). Günlük konuşma dilinde donatana, daha ziyade armatör adı verilir (Vikipedi Özgür Ansiklopedi Web, erişim 16 Ağustos 2010).

Bunun yanında Ticaret Kanunu'nun 946. maddesinin ikinci fıkrasına göre, kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adına deniz ticaretinde bizzat veya kaptan marifetiyle kullanan kimse üçüncü şahıslarla münasebetlerinde donatan sayılır. Burada tarif edilen şahsa hukukumuzda gemi işletme müteahhidi denmektedir. Gemi

işletme müteahhidi gerçek veya tüzel kişi olabilir. Bu şahsın başkasına ait gemiyi kendi adına denizde kullanması gerekir. Bunun yanında gemi işletme müteahhidi maliki bulunmadığı gemiyi haklı bir sebebe (kira, ariyet, intifa hakkı) dayanarak veya haksız olarak (çalma, gasp) kullanmış olabilir. Her iki durumda da sonuç aynıdır (Kender, Çetingil, 2003: 67).

Hukukumuzda gemi kira sözleşmeleri olarak ifade edilen bu ticari yöntem yabancı kaynaklarda “bareboat charter” ve “charter by demise” olarak adlandırılmaktadır. Bunların hukukumuzdaki karşılığı “çıplak gemi kirası” tabiridir ve bunlar birer adi kira sözleşmesi olarak kabul edilirler. Gemi kiralama yöntemi daha çok kendi yükü olan kiracılar tarafından tercih edilir. Örneğin büyük petrol şirketleri çıplak gemi kiralama yöntemiyle (bareboat charter) ihtiyaçları olan sayıda gemiyi elde etmeye çalışır (Thuong, Ho, 1987: 30).

Çıplak gemi kiralamada gemi maliki periyodik kira ücreti ödemeleri karşılığında anlaşılan süre zarfında gemisini kiracıyla değişmiş olur. Gemi kiralamada gemi maliki sıkça gemisini mürettebatsız ve kaptansız olarak kiracıya sunar. Kiracının kendi kaptan, zabıt ve mürettebatını temin edip, ücretlerini ödeme yükümlülüğü doğar. Tabi ki çıplak gemi kirasında gemide bulunan kaptan, zabıt ve mürettebat gemi malikinin bir hizmetkârı olarak nitelenemez, bu kimseler kiracının temsilcisi ve hizmetkârı olurlar. Yük konşimentoları gemi kirasının söz konusu olduğu durumlarda kiracı tarafından düzenlenebilir. Bu konşimentolara gemi kaptanının imzası talep edildiğinde gemi kaptanı bu evrakı kiracının bir hizmetkârı olarak imzalar. Sonuç olarak konşimentonun imzalanmasından ötürü gemi maliki bir yük hasarından sorumlu tutulmaz ancak gemi yük ilgilileri tarafından kanuni ipotek kapsamına (liens) dahil edilebilir (Kendall, Buckley, 2001: 66). Benzer şekilde gemi kaptanı, zabıtlar ve mürettebatın ihmali sebebiyle gerçekleşmiş çatışma hasarlarından da gemi maliki değil kiracı sorumlu olur (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 439).

Gemi kiralama yöntemi gemi tahsisi sözleşmeleri içerisinde en az kullanılanıdır. Çünkü çıplak gemi kiralama sözleşmeleri kiracıya ağır sorumluluklar ve yükümlülükler getiren bir sözleşme tipidir. Çıplak gemi kiralamada, gemi maliki

gemisini denize elverişli teslim etme yükümlülüğüne sahiptir fakat gemi kiracı tarafından teslim alındığında gemi malikinin gemiyi denize elverişli durumda bulundurma yükümlülüğü ortadan kalkar ve bu sorumluluk kiracıya geçer. Gemi maliki, kiracı tarafından gemisine atanan gemi kaptanının ve başmühendisin atamalarını onaylar fakat bu kimselere emir verme hakkı bulunmaz. Yapılacak seferler ve taşınacak yükler kiracılar tarafından belirlenir. Geminin tüm bu operasyonlarının harcamaları kiracı hesabından karşılanır (Kendall, Buckley, 2001: 67).

Uygulamada, gemi kiracıya teslim edileceği zaman her iki tarafça geminin mevcut durumunun ortaya konması ve fark edilmeyen bir takım kusurlar mevcutsa bunların belirlenmesi için ortak bir araştırma (survey) yapılır. Gemide bulunan her türlü bakım, tutum ve sarfiyat malzemelerinin, yedek parçaların, güverte mağazalarının ve gemi tanklarında bulunan yakıt ve yağlama yağlarının bir dökümü hazırlanır ve kayıt altına alınır. Kira süresinin sonunda gemi, gemi malikine teslim alındığı gibi geri teslim edilmelidir. Bu süre boyunca geminin kullanımından ötürü kaynaklanan eskime ve yıpranma her iki tarafça da makul olduğu sürece kabul edilecektir. Eğer gemi hasar görürse ve bu durumda geri teslim edilirse gemi maliki, kiracıyı bu hasarlardan ve hasarların giderilmesi için doğan masraflardan sorumlu tutar. Diğer taraftan çıplak gemi kirası boyunca donatan, geminin tekne, makine ve koruma & tazmin (P&I: protection and indemnity) sigorta primlerini ödemekle yükümlüdür (Kendall, Buckley, 2001: 69).

İncelenen yabancı yazarlara ait eserlerde demise kira sözleşmeleri (demise charters) ifadesine rastlanmaktadır. “Demise” terimi bu kaynaklarda geminin idari kontrol ve kullanım haklarının kiracıya geçmesinden bahsetmektedir. Tabi ki tüm bu haklar tam bir sahiplikten ziyade gemi kira süresi boyunca kiracıya tanınan bazı ayrıcalıklar olarak yorumlanır. Bu noktada ilgili yazarlar ticari çevrelerce çıplak gemi kirası (bareboat charter) ifadesinin sıkça kullanıldığını ancak yasal çevrelerce bu yöntemin “demise charter” yani; hükümlerli devreden kiralama sözleşmesi olarak adlandırıldığını iddia etmektedir. Bu ifadelerden de anlaşılacağı üzere demise kira sözleşmeleri, çıplak gemi kira sözleşmeleriyle eş anlamlı tutulmaktadır (Kendall,

Buckley, 2001: 66). Ancak demise kira sözleşmelerinde taraflar, çıplak gemi kirası sözleşmesine bir gemi yönetim anlaşması maddesi (management agreement clause) ilave ederler. Bu halde sadece çıplak olarak geminin kiralanması söz konusu olmamakta, bunun yanında gemi maliki, kiracıyı temsilen gemiyi donatma, bakımını yaptırma ve mürettebatını temin etme yükümlülüğü altına girmektedir. Bunun karşılığında da kendisi işletme ücretine (management fee) hak kazanmaktadır. Bu niteliği sebebiyle demise kira sözleşmelerinin zaman çarterine yakın bir sözleşme olduğu düşünülebilir. Fakat zilyetliğin (geminin tüm idari kontrolünün) gemi işletme müteahhidine (kiracıya) geçmesi bu türü zaman çarterinden belirgin olarak ayırmaktadır (Gökdemir, 2003: 7).

1.3.2.Navlun Sözleşmesi

Hukukumuzda Türk Deniz Ticareti Hukukunun en önemli kaynağı, Ticaret Kanunu'nun "Deniz Ticareti" adını taşıyan dördüncü kitabıdır. 816. madde ile başlayan bu kitapta deniz ticaretine dair hükümler yedi fasıl içinde düzenlenmiştir (Kender, Çetingil, 2003: 20). Navlun sözleşmeleri ise Ticaret Kanunumuzun dördüncü kitabı, dördüncü faslının birinci kısmında (madde 1016-1118) düzenlenmektedir (Kender, Çetingil, 2003: 93).

Navlun sözleşmesi, taşıyanın bir ücret karşılığında eşyayı bakım ve muhafazası altına almak suretiyle, bir gemi ile deniz yolu üzerinden bir başka yere taşıma taahhüdünde bulunduğu sözleşmeye denir. Navlun sözleşmesinden bahsedebilmek için yükün taşıyan zilyetliğine girmesi yeterli olup, istisnaen bakım ve muhafaza yükümlülüğünün doğmaması bu sonucu değiştirmez (Kender, Çetingil, 2003: 93-94).

Navlun sözleşmesinin taraflarını taşıyan ve taşıtan teşkil eder. Taşıyan; deniz yolu ile taşımayı taahhüt eden kimsedir. Taşıyan donatan olabileceği gibi, başkasının gemisini deniz ticaretinde kullanan kimse, yani gemi işletme müteahhidi veya bu kimselerin dışındaki denizde yük taşımayı taahhüt eden herhangi bir kimse olabilir. Taşıtan ise; navlun sözleşmesinde taşıyanın karşı tarafını teşkil eden kimsedir.

Taşıtanın yükün maliki olması gerekmez. Örneğin, nakliye komisyoncusu, başkasının malının taşınması için taşıyanla sözleşme yapabilir (Kender, Çetingil, 2003: 95).

Türk Ticaret Kanunu'nun 1016. maddesine göre navlun sözleşmeleri kırkambar ve çarter sözleşmesi olarak iki kısma ayrılmaktadır. Birçok konuda farklı hükümlerin tatbiki söz konusu olduğundan bir navlun sözleşmesinin kırkambar sözleşmesi mi, yoksa çarter sözleşmesi mi olduğunu tayin etmek çok önemlidir (Kender, Çetingil, 2003: 96).

1.3.2.1.Kırkambar Sözleşmesi

Kırkambar sözleşmesi, bir geminin tahsisi söz konusu olmaksızın parçalara ayrılmış muayyen eşyanın deniz yoluyla bir yerden başka bir yere taşınması konusundaki sözleşmeye denir. Kırkambar sözleşmesinde, sözleşmenin konusu doğrudan doğruya taşınacak eşyaya ilişkindir. Taşıma vasıtasına ilişkin değildir (Kender, Çetingil, 2003: 96). Buna göre kırkambar sözleşmesinde taşıma taahhüdü vardır fakat tahsis etme unsuru hükümde ifade edilmemiştir (Muran, 2008: 18).

Kırkambar sözleşmesinde yükü taşıyacak gemi tayin edilir fakat taşıyan yükü güverte dışındaki istediği herhangi bir yere yükleyebilir. Çünkü güverteye yük yüklenebilmesi için yükletenin izni gereklidir. Diğer taraftan kırkambar sözleşmesinin tanımındaki parça maldan kasıt, malın miktar, sayı, ölçü veya ağırlığının belirtilerek muayyen hale getirilmesidir. Örneğin; 100 çuval pirinç, 500 sandık narenciye, 300 ton dökme buğday gibi yüklerin taşınması kırkambar sözleşmesinin konusunu teşkil edebilir. Zira örnek verilen bu 300 ton dökme buğday yükü de hukuki anlamda bir parça eşyadır (Kender, Çetingil, 2003: 96-97).

1.3.2.2.Çarter Sözleşmesi

Çarter sözleşmesi ise, geminin tahsisi suretiyle eşya taşınmasının taahhüd edildiği sözleşmeye denir. Navlun sözleşmesinin bir alt türü olarak çarter

sözleşmeleri hukuki mahiyetleri itibariyle istisna akdi olarak değerlendirilmektedirler (Ülgener, 2000: 36). Burada geminin tahsisi, sözleşmenin esaslı unsurunu meydana getirmektedir (Kender, Çetingil, 2003: 97).

Çarter sözleşmesiyle, yapılması tasarlanan taşıma işiyle alakalı taşıyan ile taşıtan arasındaki birçok bilgi boşluğu doğru bir biçimde çözümlenir. Çarter sözleşmesine konu olan geminin sürati, tahliye ve yükleme için gün olarak taşıtana tanınan süre, ilgili geminin yakıt harcama değerleri, gemi geç veya erken taşıtana tahsis edildiğinde ödenecek ücretler ve buna benzer yapılacak taşıma işiyle ilgili tüm detaylar çarter sözleşmelerinde netleştirilip kararlaştırılır (Veenstra, Franses, 1997: 447).

Çarter sözleşmesi taşıtana tahsis olunan yerin hacmine göre tam çarter ve kısmi çarter olmak üzere ikiye ayrılır. Tam çarter sözleşmesinde, geminin tamamının taşıtanın yüklerine tahsis edilmesi suretiyle yük taşınması söz konusuysen, kısmi çarter sözleşmesinde geminin muayyen bir cüz'ünün (yarısı, dörtte biri... v.b) veya belirli bir yerinin (bir numaralı ambarı, iki numaralı ambarı... v.b) taşıtanın yüklerine tahsis edilmesi söz konusudur (Kender, Çetingil, 2003: 97). Bu ayrım yabancı kaynaklarda hukukumuzdakine benzer şekilde fakat farklı isimler altında ifade edilmiştir. Kendall ve Buckley'e göre koşulları üzerinde anlaşılmış bir çarter sözleşmesiyle gerçekleştirilen deniz taşımacılığında taşıyan, teknik olarak özel taşıyan (private carrier) olarak nitelenir. Burada taşıyan, taşıtanın ihtiyaçlarını karşılayabilmek amacıyla hareket eder. Diğer taraftan, bir taşıyanın belirlenmiş limanlar arasında yük taşıma işlemini üstlenmesi durumunda, taşıyan genel taşıyan (common carrier) olur. Özetle; bu ayrıma göre bir gemi tek bir taşıtanın mallarıyla yüklenirse buradaki taşıyan, özel taşıyan (private carrier) olur. Diğer taraftan iki ya da daha fazla taşıtanın malı ilgili gemiye yüklenirse taşıyan, genel taşıyan (common carrier) olur (Kendall, Buckley, 2001: 47).

Çarter sözleşmelerinde düzenlenen yazılı belgeye çarter parti denir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1017. maddesi gereğince taraflardan her birinin böyle bir belgenin verilmesini isteme yetkisi vardır. Çarter parti belgesi anlaşmaya taraf olan

iki tarafça yani taşıyan ve taşıtan tarafından imzalanmış olmalıdır. Taşıyan ve taşıtan arasındaki hukuki ilişkiler charter parti belgesiyle düzenlenirken taşıyanla, yükü varma limanında teslim alma yetkisine sahip olan kimse (gönderilen) arasındaki ilişkiler konşimentoyla düzenlenir (Kender, Çetingil, 2003: 96, 100).

Günümüzde Baltic and International Maritime Council kısa adıyla Bimco ve Amerikan Gemi Brokerleri Birliği 1993 (American Ship Brokers Association in 1993) kısa adıyla Asba gibi ticari birlikler tarafından hazırlanmış, basılmış, kod isimler verilmiş ve geniş anlamda dağıtılmış standart charter parti sözleşmeleri bulunmaktadır. Değişik tipteki charter sözleşmeleri için farklı niteliklere sahip olan standart sözleşmelerin kullanılması genel anlamda tavsiye edilmektedir. Bu sözleşmeler sözleşme maddesi (clauses) olarak isimlendirilen paragraflardan oluşmuştur. Bu sözleşme kalıplarında tarafların kendilerine özel bilgileri girebilmeleri adına boş yerler bırakılmıştır. Sözleşme aslında yer alan maddeler tarafların görüşmelerine istinaden düzenlenebilir, yeniden yazılabilir veya üzeri çizilerek sözleşmeden çıkarılabilirler (Kendall, Buckley, 2001: 48-49).

Chamber of Shipping, Bimco gibi yetkili bir kurum tarafından denetlenmiş ve bu denetim sonunda onanmış olan standart charter parti formları, “resmi” (official) olarak adlandırılırlar. Bu denetime girmemiş ya da denetim sonrasında bir takım eksiklikleri görülen formlar bu kapsama alınmazlar. Bazı standart charter parti formları üzerinde belirtilen ve bu formların özelliklerini gösteren ibareler şunlardır (Çetin, 1997: 115-116):

Agreed veya Traded Charter Partiler: “Agreed” biçiminde bir ibare taşıyan charter parti formu, büyük bir çoğunlukla taşıyanların oluşturdukları Bimco gibi bir kuruluşla belirli bir ticari alanda yoğunlaşmış taşıtanlar arasında üzerinde anlaşmaya varılarak hazırlanmıştır. Böyle bir charter parti formunun onaylanmış dili, formu hazırlamış olan tarafların açık ortak beyanları olmadan değiştirilemez. Bu kurala uyulması charter partinin düzenlenmiş olduğu özel ticarete giren herkes için zorunludur (Çetin, 1997: 116).

Adopted Charter Partiler: British Chamber of Shipping gibi bir kuruluşun daha önceden Charterers' Organization ve Bimco gibi kuruluşların "Agreed" biçiminde hazırladıkları bir charter parti formunu kabul etmesi durumunda "adopted" charter parti formlarından bahsedilir. Ayrıca bu tür kuruluşlar "agreed" tipte olmayan bir charter parti formunu da bunun içeriğini tasdik etmek maksadıyla kabul edebilir. Fakat sözleşmenin maddeleri arasında değişiklik gerektirecek bir durum varsa bu değişiklik charter parti formunu hazırlayan tarafların karşılıklı uzlaşması altında yapılır (Çetin, 1997: 116).

Recommended Charter Partiler: Basılı charter parti formu metni her ne kadar formu onaylayan kuruluşun kıstaslarına uyuyorsa da charter parti formunun, tarafların müzakereleri sırasında değişikliğe uğraması gerekiyorsa, bu tür değişikliklere izin veren charter parti formlarına "recommended" denmektedir (Çetin, 1997: 116).

Approved Charter Partiler: Recommended, adopted ve agreed charter parti formlarının hepsini birden tanımlayan bir deyimdir (Çetin, 1997: 116).

Issued Charter Partiler: Bir kuruluşça oluşturulmuş ve kullanıma sunulmuş charter parti formlarıdır (Çetin, 1997: 117). Örneğin Bimco tarafından hazırlanmış ve kullanıma sunulmuş bir charter parti formunun üzerinde "issued by Bimco" ifadesi bulunur (Maritimeknowhow Web, erişim 28 Mayıs 2010).

Bununla birlikte büyük denizcilik işletmelerinin ve taşıtanların kendi hazırladıkları özel charter parti formları da bulunmaktadır. Bu çevreler kendi sözleşmeleri aracılığıyla talep ettikleri anlaşma prensiplerini ortaya koyarlar. Diğer taraftan bu charter parti formları genelde hali hazırda bulunan onaylanmış standart charter parti formlarının birtakım ilavelerle amaca uygun hale getirilmesi ilkesine dayanmaktadır (Kendall, Buckley, 2001: 52).

Uygulamada charter sözleşmelerinin kurulmasını sağlayan müzakereleri beş aşamaya ayırmak mümkündür:

Araştırma (Investigation) Aşaması: Bu aşama taşıtanın direkt veya bir broker aracılığıyla piyasaya bir taşıma işi teklifi vermesiyle başlamaktadır. Bu aşamada amaç piyasa hakkında bilgi sahibi olmaktır (Tataroğlu, 2009: 29).

Teklif (offer) Aşaması: Bu süreç taşıtanın ilgilendiği navlun piyasası hakkında bilgi sahibi olduktan sonraki aşamadır. Bu aşamada taşıtan bir zaman ve mekan kısıtlamasıyla teklifini ileri sürer. İşin ciddiyeti açısından karşı tekliflerin ne kadar süre içerisinde ve nereye verilmesi gerektiği teklifin başında açıklanır. Teklif piyasaya çıktığında, talep edilen tonaj ve tipteki gemilere sahip taşıyanlar, tarihler ve teklifte geçen diğer bilgiler kendileri için uygunsa bir karşı teklif verirler. Taşıtan da kendisine gelen tekliflerden hangisi daha uygunsa, bu karşı teklifi veren taşıyanla pazarlık aşamasına başlar (Tataroğlu, 2009: 30, 32).

Pazarlık ve Ön Bağlantı (Negotiation & Prefixure) Aşaması: Yapılacak olan pazarlık taşıtanın teklif ettiği ana şartlar çerçevesinde yapılmaktadır. Bu aşamanın başlangıcı taşıyan veya taşıyan brokeri tarafından yapılan karşı tekliftir (Tataroğlu, 2009: 32). Burada önemli olan bilgiler teklif edilen gemi ile ilgili detaylardır. Pazarlık aşaması her iki taraf ana şartlar hususunda bir uzlaşmaya varıncaya kadar teklif ve karşı teklif sunma şeklinde devam eder. Çarter parti sözleşmesinin oluşturulması sürecinde müzakereler kısaltmalar kullanarak sürdürülür. Pazarlık ve ön bağlantı aşamasının sonunda, taşıtan veya taşıtan brokeri, taraflarca kabul edilmiş olan şartların özetini düzenler ve taraflar bu özeti onaylar (Tataroğlu, 2009: 34).

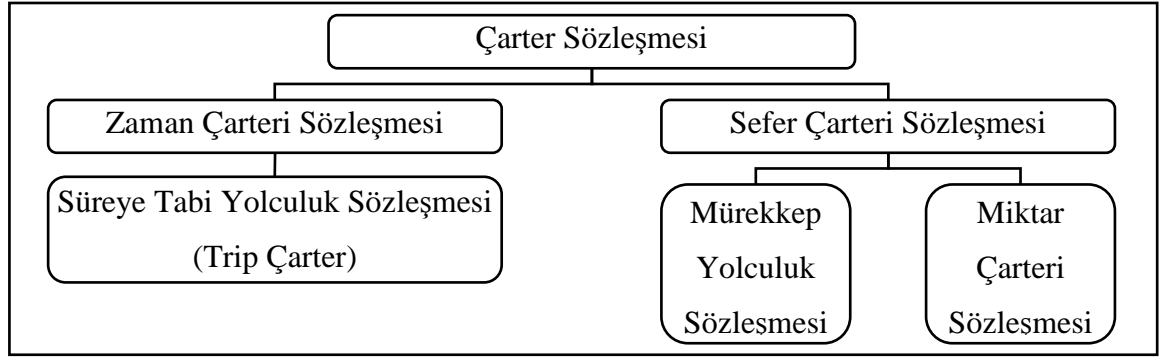
Bağlantı (Fixture) Aşaması: Taraflarca kabul edilen ana şartlar onaylandıktan sonra bağlantının kurulması detayların kabul edilmesiyle sağlanacaktır. Detay olarak adlandırılan hususlar çarter sözleşmesi matbu şartlarını ve ek olarak tanzim edilen tarafların irade beyanlarını içeren ilave maddelerdir. Taşıyan ve taşıtanın sözleşmenin unsurlarını belirlemelerinden sonra ortaya çıkan belgeye bağlantı “fixture veya fixing letter” adı verilmektedir (Tataroğlu, 2009: 35).

Takip (Post Fixture) Aşaması: Takip aşaması uygulamada müzakereler sonunda yapılan bağlantının bir çarter parti formuna aktarılması aşamasıdır. Bu formun hangi çarter parti formu olduğu genellikle müzakereler aşamasında taşıtanın ilk teklifinde belirtilir. Taşıtan, genellikle sözleşmenin işle ilgili ana şartlarını ve ek maddelerini içeren bir proforma çarter parti üzerinde veya daha önce tarafı bulunduğu benzer bir çarter sözleşmesine ait çarter parti formu üzerinde oluşturulmasını ister (Tataroğlu, 2009: 35).

Öte yandan çarter sözleşmeleri ya belirli bir veya birden çok sefer yahut belirli bir zaman için yapılır. Sefer esası üzerinden yapılan çartere, sefer çarteri (trip charter veya voyage charter) adı verilirken, belirli bir süre için taşıtana tahsis edilerek, yük taşınması taahhüd edilmişse zaman üzerine çarter (time charter) sözleşmesi söz konusu olur (Kender, Çetingil, 2003: 98). Bu çeşit sözleşmede gemiyi tutanın (çarterer) kaptan ve gemi adamlarına karşı ticari alanda (teknik değil) sınırlı bir talimat yetkisi vardır. Gemi sahibi tarafından (owner) yükün taşınması ön planda geldiğinden sözleşme, gemi adamlarının hizmetlerini temin taahhüdü ile birlikte bir gemi kirası değil, Türk Ticaret Kanunu 1016. maddesinin 1. bendi kapsamında bir navlun sözleşmesidir. Diğer taraftan Türk Ticaret Kanunu'ndaki navlun sözleşmelerine dair hükümler geniş ölçüde, "yolculuk çarteri" türüne ait bulunmaktadır. Zaman üzerine çarter ise, tip sözleşme hükümlerine tabi bulunmaktadır (Çağa, Kender, 2004: 8). Bununla birlikte zaman çarteri ve sefer çarteri birer navlun sözleşmesi olduğu için, gerek zaman çarteri sözleşmesinin taraflarının belirtilmesinde gerekse de sefer çarteri sözleşmesinin taraflarının belirtilmesinde taşıyan ve taşıtan ifadelerinin kullanılması gerekmektedir (Ülgener, 2000: 53, 61).

Yukarıda açıklandığı üzere çarter sözleşmeleri ana olarak zaman çarteri ve sefer çarteri türleri altında incelenmektedir. Amaca göre özelleşmiş bazı gemi tahsisi sözleşmeleri ise bu ana türler altında incelenmektedir. Çarter sözleşmelerinin tasnifi Şekil 4 de gösterilmektedir. Bu çarter sözleşmesi türlerine ait detaylı bilgiler kendi alt başlıkları altında verilmiştir.

Şekil 4. Çarter Sözleşmeleri Tasnifi



Kaynak: Çarter Sözleşmeleri I Genel Hükümler Sefer Çarteri Sözleşmesi, 2000, s.77.

1.3.2.2.1. Sefer Çarteri Sözleşmesi (Voyage Charters)

Sefer çarteri sözleşmelerinde taşıyan; gemi kaptanı, gemi zabıtları, mürettebatı, yakıt ve tatlı suyuyla donatılmış gemisini taşıyanla üzerinde anlaşılması olan belirli bir yükü yine belirli bir sefer güzergahı için navlun ücreti karşılığında kullanmayı kabul eder. Sefer çarteri uyarınca taşıyan tam işlevsel durumda, denize elverişli yani; diri, güvenilir, güçlü ve her anlamda bir yük operasyonunu talimat verilen sefer için gerçekleştirebilecek kabiliyette bir gemiyi taşıyanın emrine sunmalıdır (Kendall, Buckley, 2001: 48). Kanunumuzda taşıyanın geminin denize, yola ve yüke elverişli olmasından dolayı mesuliyeti Türk Ticaret Kanunu Madde 1019'da düzenlenmektedir (Gökdemir, 2003: 46). Denize elverişlilik; geminin tekne, umumi donatım, makine, kazan gibi bölümleri itibariyle olağan dışı tehlikeler hariç olmak üzere, çıkacağı yolculuğu başarıyla tamamlayabilecek durumda olması olarak tarif edilebilir. Yola elverişlilik; geminin yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının sayısı ve niteliği itibariyle çıkacağı yolculuğa dayanabilecek güçte olması şeklinde betimlenir. Yüke elverişlilik ise; geminin mevcut yükünü deniz tehlikeleri dışındaki tehlikelerden koruyabilecek durumda olması ve gerekli donanıma sahip olmasıdır (Huriye Kubilay, Deniz Ticareti Dersi Ders Notları, Dokuz Eylül Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, 1999, Mart, aktaran; Gökdemir, 2003: 46). Taşıyan ise sözleşmede belirtilen yükü tam kapasitede gemiye sağlamakla mükelleftir. Diğer taraftan taşıyan bunun taşıyan tarafından gerçekleştirilebilmesi için birtakım güvenceler ve

doğrulanabilir bilgileri sağlamakla mesuldür. Örneğin, geminin klas kuruluşunun ismi, kayıtlı bulunduğu bayrak, geminin ölü ağırlık tonajı ve kapasitesi (kübik feet hacim ya da kübik metre hacim kapasitesi) bunlardan bazılarıdır. Diğer taraftan geminin operasyonel karakteri, örneğin gemi hızı, günlük yakıt sarfiyatı, en son havuzlanma tarihi gibi bilgiler ise doğrudan charter sözleşmesi konusu olarak kabul görmezler ve sefer esaslı charterin taşıyan tarafça sağlanan garantilerin içinde de kabul edilmezler (Kendall, Buckley, 2001: 48).

Karakteristik olarak bir navlun ücreti belirgin bir sefer güzergahı için yüklenen ya da tahliye edilen yükün miktarına göre hesaplanan tek seferlik bir ödeme miktarı olarak betimlenebilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 441). Türk mevzuatında navlun miktarının belirlenmesine ilişkin düzenleme Türk Ticaret Kanunu Madde 1073/1 hükmünde yer almakta, ilgili maddede navlun miktarının kararlaştırılmaması halinde yükleme zamanı ve yerinde geçerli olan navlunun ödeneceği belirtilmektedir. Ancak uygulamada genellikle charter sözleşmesinin kuruluşu anında navlunun belirlenmemesi hali söz konusu olmamaktadır. Bunun yanında Türk Ticaret Kanunu Madde 1111'de navlunun hesaplanması düzenlenmiş, bu maddeye göre navlunun hesaplanmasında yük miktarının göz önünde bulundurulacağı belirtilmiştir (Gökdemir, 2003: 49).

Seferden en fazla verimi ve kazancı elde edebilmek için taşıyan gemi kaptanına geminin emniyetini gözeterek kabul edebileceği en fazla yükü gemisine yükletmesini emreder. Sefer charteri sözleşmesinde geminin yüklenmesi ve tahliyesi için verilen zamana "lay days" ya da "lay time" adı verilir. Taşıtan geminin kendi emrine gireceği zamanını ayarlayarak gemiye yüklenecek ilgili yükün yükleme limanında hazır bulunmasını sağlar böylelikle hiç vakit kaybetmeden yük operasyonuna başlanır. Çünkü taşıtanın ihmali ya da eksikliği sebebiyle meydana gelen yük operasyonu gecikmeleri için taşıtan, taşıyana demoraj ücreti ödeyecektir. Ters durumda sözleşmede şart koşulan zamandan daha kısa bir sürede tamamlanan yük operasyonu için taşıyan taşıtana dispeç (despatch) adı verilen bir ücret öder. Dispeç ücreti genellikle demorajın yarısı olarak uygulanmaktadır. (Kendall, Buckley, 2001: 53-54).

Yükleme ve tahliye operasyonunun başlaması ve bu işler için süre sayımına başlanması gemi kaptanının verdiği resmi bildirim olan hazırlık mektubuyla gerçekleşir (notice of readiness). Taşıtana sunulan bu bildirimle geminin her açıdan yükü almaya ya da taşıtanın emirlerini uygulamaya hazır olduğu bildirilir. Eğer taşıtan charter parti sözleşmesinde belirtilen miktardaki yükü gemiye temin edemezse gemide arta kalan hacim için ölü navlun (dead freight) ödemekle yükümlü olur. Ölü navlun miktarı, geminin tam yükü için ödenecek navlun değerinden hali hazırdaki gemideki yükten kazanılacak navlun değerinin çıkarılmasıyla bulunur (Kendall, Buckley, 2001: 54).

Diğer taraftan uygulamada birçok sefer esaslı charter sözleşmesinde gemiye yükün uygun istifi hususundaki sözleşme ibarelerine gözetim (supervision) kelimesinden sonra iki sözcük eklenir. Bunlar “ve sorumluluk” (and responsibility) anlamına gelen kelimelerdir. Bu yapılarak, gemi kaptanının yük operasyonu üzerindeki rolü ve taşıyanın yük istifi, yük kaybı, yahut yük hasarıyla sonuçlanan istifleme hataları neticesindeki sorumluluğu netleştirilir (Kendall, Buckley, 2001: 54-55).

Sefer charteri sözleşmesi birbirinden balastlı seferlerle ayrılan birden fazla gemi seferini kapsayabilir. Bu şekilde belirli sayıda gemi seferinden ziyade kesin bir süreç içerisinde yapılabilecek en fazla sayıdaki gemi seferi şeklinde gerçekleştirilen taşımalara peşi sıra sefer charteri (consecutive voyage charter) denir (Williams, 1999: 72). Bununla ilgili olarak ticaret kanunumuzda 1040, 1042, 1043, 1044, 1045 ve 1095. madde hükümlerinde mürekkep yolculuk sözleşmesinden bahsedilmektedir. Sefer charterinin bir alt türü özelliğindeki mürekkep yolculuk sözleşmeleri Türk Ticaret Kanunu’ndaki sefer charteri ile ilgili hükümlere tabidir. Mürekkep yolculuk kavramı ile taşıyanın gemisini belirli bir süre dahilinde (genellikle ardı ardına) birden fazla sefer yapması amacı ile taşıtana tahsis etmesi anlaşılmaktadır (Ülgener, 2000: 60-63). Mürekkep yolculuk sözleşmesinin hukuki mahiyeti, geminin zilyetliğini korumaya devam eden taşıyanın belirli bir sonucu taahhüt etmesi sebebiyle navlun sözleşmesidir. Mürekkep yolculuk sözleşmesinin söz konusu olduğu hallerde de, diğer tüm charter sözleşmelerinde olduğu gibi sözleşme tarafları için taşıyan ve taşıtan

ifadelerinin kullanılması gerekmektedir (Ülgener, 2000: 65, 67). Mürekkep yolculuk sözleşmelerinin (peşi sıra sefer çarteri sözleşmesi) söz konusu olduğu durumlarda taşıyan gemisini tekrar yükleme limanına veya yükleme limanı yakınlarına boş getirerek zarar etmemek için anlaşmış olduğu taşıtandan başka bir taşıtanla çarter sözleşmesi yapabilir. Başka bir taşıyanla gerçekleştirilen bu seferlik çarter sözleşmelerine de ara sefer çarteri (intermittent voyage) adı verilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 441). Bu çarter türünde de sefer çarteriyle ilgili anlatılan tüm esaslar geçerlidir.

Buna benzer bir gemi tahsisi sözleşmesi de miktar çarteri (COA: Contract of Affreightment) sözleşmesidir. Deniz ticaretinde yeni sayılabilecek bir sözleşme türü olması sebebiyle miktar çarteri mevzuatımızda ve birçok diğer hukuk sisteminde yer almamaktadır (Ülgener, 2000: 67). Miktar Sözleşmesinin konusu hacim üzerinden belirlenen navlun karşılığında, belirli bir miktar yükün, belirli bir süre içinde birden fazla gemi ile taşınmasıdır (Laudien, 1992: 97, aktaran Ülgener, 2000: 68). Diğer gemi tahsisi türlerinden farklı olarak bu yöntemde anlaşmaya konu olan sabit bir gemi yoktur. Bu taşıma işi için hangi gemilerin kullanılacağı ve ne zaman kullanılacağı taşıyanın özgür iradesine bırakılmıştır (Thuong, Ho, 1987: 30). Miktar sözleşmesi hukuki mahiyeti itibariyle geminin zilyetliğini korumaya devam eden taşıyanın belirli bir sonucu taahhüt etmesinden dolayı, navlun sözleşmesidir. Ayrıca Ülgener'e göre miktar çarteri, sefer çarteri sözleşmesinin bir alt türü olarak değerlendirilmelidir. Miktar sözleşmesinin tarafları hususunda ise diğer tüm çarter sözleşmelerinde olduğu gibi taşıyan ve taşıtan ifadelerinin kullanılması gerekmektedir (Ülgener, 2000: 71, 73).

1.3.2.2.2.Zaman Çarteri Sözleşmesi (Time Charters)

Zaman esaslı çarter sözleşmelerinde taşıyan, taşıtan için kendi kaptanı, gemi zabıtları ve mürettebatıyla kendi mülkiyetindeki gemisini çarter parti sözleşmesinde anlaşılan süre boyunca ve anlaşılan çarter ücreti ödemeleri karşılığında kullanarak taşımacılık hizmetinde bulunur. Anlaşmaya konu olan gemi tam anlamıyla taşıyan tarafından teknik olarak yönetilir, donatılır ve işler durumda muhafaza edilir. Gemi

kaptanı, gemi zabitleri ve mürettebat taşıyan tarafından temin edilip işe alınırlar ancak bu kimselerin taşıtanın ticari talimatlarına uyma yükümlülükleri sözleşmeyle beraber doğar (Kendall, Buckley, 2001: 59). Fakat gemi kaptanı, gemi zabitleri ve mürettebat taşıyanın hizmetkarı olarak bulunmayı sürdürür ve taşıyan böylelikle geminin seyrinin emniyetli sürdürülmesinden ve genel gemi idaresinden sorumlu olmaya devam eder. (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 439).

Taşıyan çarter parti sözleşmesine konu olan geminin nereye gideceği ve ne yük taşıyacağı hususunda talimatlar verir ancak çarter sözleşmesinde açıkça bildirilmiş olan sınırlamalara bağlı kalma mecburiyetindedir. Çarter süresi boyunca taşıyan geminin her sefer başlangıcında denize elverişli durumda olmasından sorumludur. Buna ek olarak taşıyan zaman çarterine konu olan geminin bakımından, gerekli olan tamiratından, tekne, makine ve koruma & tazmin (protection and indemnity) sigorta primlerinin ödenmesinden, gemi makinelerinin yedek parçalarının sağlanmasından, tüm gemi personelinin kumanya ihtiyacının karşılanmasından sorumludur (Kendall, Buckley, 2001: 59). Ancak zaman çarterinde taşıyan geminin yakıt masraflarını ödemekle sorumlu tutulmaz (Kavussanos, 2003: 231).

Zaman çarterinde geminin ticari işletim masrafını taşıtan karşıladığı için taşıyan, taşıtana en doğru ve detaylı gemi bilgilerini vermekle yükümlüdür. Geminin resmi kayıt bilgileri (registration), gemi klas bilgileri, gemi boyutları, taşıma kapasitesi (ton olarak ağırlık ve kübik metre yahut kübik feet hacim ölçüsü terimleriyle), gemi hızı ve yakıt harcama değerleri taşıyanın doğru bildirmekle yükümlü olduğu bilgilerdir. Ayrıca bu bilgiler taşıyan tarafından verilen birer teminat olarak değerlendirilir. Taraflar arasında sözleşmedeki teminatlarla ilgili bir anlaşmazlık ortaya çıktığında, uygulamada genellikle konu deniz mahkemelerine ya da tahkime taşınmadan arabulucuların (mediator) görüşüne sunularak çözüm aranır. Bunun yanında uygulamada gemi hızı ve günlük yakıt harcama değerleri birçok zaman çarteri sözleşmesinde yaklaşık ifadesiyle (about) birlikte verilerek bu hususlardaki teminatlarda taraflara esneklik sağlanır (Kendall, Buckley, 2001: 60). Bu esneklikten yararlanılarak taraflar arasında doğabilecek bir anlaşmazlığın önüne geçilmeye çalışılır.

Zaman çarteri sözleşmesinde taşıyan gemi üzerindeki mülkiyetinden feragat etmiş olmaz. Bu sebeple zaman çarteri gerçek anlamda bir kiralama ya da kira kontratı değildir. Denizyolu taşımacılığı için kurulan bu sözleşme daha çok taşıyan tarafından taşıma hizmetinin sağlandığı bir anlaşmadır. Bu konuda NYPE 1946 çarter parti formumun 170. satırında sözleşmenin diğer maddeleri bir olay karşısında ne ile sonuçlanırsa sonuçlansın bu çarter parti sözleşmesinin bir zaman çarteri anlaşması olup çıplak gemi kiralama anlaşması (demise charter) olmadığı hususunda vurgu yapılmıştır. Baltimore 1939 sözleşmesinde ise doğrudan NYPE 1946 sözleşmesindeki 170. satır gibi bir ifade bulunmasa da aynı kaide burada da geçerlidir. Buna karşın bu çarter parti formlarında aksini düşündürebilecek birtakım anahtar ifadeler kullanılabilir. Örneğin; let, hire, delivery, redelivery... vb. bunlardan bazılarıdır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 440). Kullanılan bu kelimeler yalnızca sözcük anlamına haiz olup, bunlardan çıplak gemi kirasındaki gibi bir anlamın çıkarılmaması gerektiği yabancı yazarlara ait eserlerde vurgulanmaktadır.

Zaman çarterinde geminin gönderilebileceği limanlar için birtakım kısıtlamalar getirilir. Bunun sebebi denizcilik sigorta kuruluşlarının sigortaladığı gemileri dünyada kesin olarak belirlenmiş bazı alanlarda maruz kalabilecekleri birtakım hasarlar ve riskler kapsamında sigortalamasıdır. Zaman çarteri sözleşmeleri ve çıplak gemi kiralama sözleşmelerinde bu kısıtlamaların sözleşmeye girebilmesi için satır boşlukları bırakılmıştır. Her zaman çarteri sözleşmesi ve çıplak gemi kiralama sözleşmesi için özel olan bu boşluklara gereken bilgi sözleşme taraflarınca girilir. Bunun yanında sefer yapılabilecek alanların kısıtlanmasıyla taşıtanın kontrolü altındaki gemiyi bulaşıcı hastalıkların bulunduğu yahut kış sezonu boyunca açık bir donma tehlikesinin bulunduğu bölgelere göndermesi sözleşmeyle engellenmiş olur. Öte yandan eğer gemi şiddetli kış şartlarının hüküm sürdüğü, donma tehlikesi ve buz tehlikesinin bulunduğu limanlarda çalıştırılmak amacıyla tutulmak isteniyorsa bu durum en başta zaman çarteri veya çıplak gemi kiralama sözleşmesinde açıkça belirtilmeli ve detaylarıyla anlaşmada yer almalıdır (Kendall, Buckley, 2001: 62).

Bazı zaman çarteri sözleşmelerinde geminin taşıtan faydasına bırakılması ve taşıyana geri bırakılması tarihleri için yaklaşık yerine kesin ifadeler kullanılır. Bu

gibi durumlarda taşıtanın sözleşmede önceden belirtilen bu son tarihe kadar gemiyi taşıyana geri bırakması beklenir. Burada çarter süresi konusunda taşıtana bir esneme tanınmamış olur. Bununla ilgili olarak zaman çarteri sözleşmelerinde son sefer hususunda taraflar arasında bazı anlaşmazlıklar ortaya çıkabilmektedir. Eğer sözleşmede belirtilen, taşıyan kontrolüne geminin geri bırakılması tarihine kadar taşıtanın planladığı sefer yapılabilirse, bu sefer için taşıtanın vereceği sefer talimatı, yasal bir son sefer talimatı (legitimate last voyage) olur ve taşıyan bu talimata uymakla yükümlüdür. Ancak bazı öngörülemeyen yahut tarafların kontrolü altında bulunmayan birtakım sebepler yüzünden gerçekleştirilen son sefer uzarsa taşıtan bu ek süre için gemiye çarter ücreti ödemek zorunda olur. Taraflar arasındaki sözleşmeye bağlı olarak bu çarter ücreti üzerinde önceden anlaşılmış olan bir ücret olabileceği gibi o günkü geçerli piyasa ücreti de olabilir. Ancak taşıtan kaçınılmaz bir geç geri bırakmayla sonuçlanacak bir son sefer için talimat verirse bu durum tamamen farklı bir şekilde değerlendirilir. Bu durum, taşıtanın bir sözleşme ihlali olarak yorumlanır ve taşıyanın bu şartlar altında yasal olmayan ilgili son sefer talimatına (illegitimate last voyage) uyma zorunluluğu yoktur (Kendall, Buckley, 2001: 61).

Zaman çarteri sözleşmelerinde gemi kaptanının, taşıtan ya da taşıtan acentesi tarafından kendisine sunulduğu şekliyle (as presented) bu konşimentoları imzalaması için konşimentoların gerçekte gemiye yüklenen yükün durumu hakkında alınan notlara uygun olarak düzenlenmesi gereklidir. Eğer bu notlarda gemiye yüklenen yüklerin hasarlı olduğu yahut yükleme sırasında hasarlandığına dair bilgiler bulunuyorsa bu bilgiler konşimentoya girilmelidir. Bununla birlikte gemi kaptanı gemiye yüklenen kusurlu yükler için temiz konşimento (clean bills of lading) imzalamak zorunda değildir. Her halükarda gemi kaptanı, taşıyanı olası bir gereksiz yükümlülüğün korumak için konşimentolara taşıtanın bir acentesi olduğunu belirtir ifadeleri ekledikten sonra imza atmalıdır (Kendall, Buckley, 2001: 63).

Zaman çarteri sözleşmenin niteliği hususundaki karmaşaların önüne geçebilmek ve sözleşmesel olarak bir standarda ulaşabilmek amacıyla Amerikan Brokerler ve Acenteler Birliği (U.S.A)' nin yayınlamış olduğu NYPE çarter parti

formu ilk olarak 1913 yılında yürürlüğe girmiştir. Son güncellemesi de 1993 yılında yapılmıştır. Hali hazırdaki sürüm, ilaveleri ve düzeltmeleriyle birlikte 1993 formatıdır. Aslı olan NYPE 1946 charter parti formundan sonra basılan bu yeni form Asba (Association of Shipbrokers and Agents USA) tarafından resmen onaylanmış, Bimco ve Fonasba (Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents USA) birliklerince de kabul edilmiştir. NYPE 1993 formu 1946 sürümünün daha genişletilmiş ve modernize edilmiş halidir. NYPE 1993 sözleşmesi 45 madde içerir ve NYPE 1946 formuna nazaran birçok başka temel unsurları barındırır. NYPE 1993 formu 1981 yılında piyasaya sürülmüş olan Asbatime sözleşmesini temel alır ancak bu sözleşmeye nazaran daha geniş bir kapsama sahiptir. Tüm bu sözleşme formlarına ilave olarak Fonasba birliği, Fonasbatime adında bir standart zaman charteri sözleşmesi de düzenlemiştir ancak bu form yaygın bir kullanım alanı bulamamıştır (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 107).

Buna ilave olarak, Baltık Uluslararası Denizcilik Konseyi, Kopenak (Bimco Copenhagen) tarafından ilk sürümü 1939 yılında oluşturulan Balttime charter parti formu NYPE charter parti formuna alternatif olarak benimsenmiştir. Balttime 1939 charter parti formu geleneksel olarak ticari çevrelerce taşıyanı tatmin eden bir sözleşme olarak görülürken, NYPE charter parti formları daha çok taşıyanı tatmin eden sözleşmeler olarak düşünülmektedir. Bu sebeple NYPE charter parti formatı taşıyanlarca, Baltık Uluslararası Denizcilik Konseyi, Kopenak (Bimco Copenhagen) tarafından yayınlanan Balttime 1939 charter parti formuna nazaran daha az tercih edilir. Balttime 1939 charter parti formu son olarak 2001 yılında revize edilmiştir (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 107). NYPE ve Balttime charter parti formlarından farklı olarak; donduruculu gemilerin zaman charteri sözleşmeleri için Reeftime ve Cooltime, genel zaman esaslı charter sözleşmeleri için Gentime 1999, konteynır gemilerinin zaman charteri sözleşmeleri için Bovertime 2004, ikmal gemilerinin zaman charteri sözleşmelerinde kullanılmak üzere oluşturulmuş Supplytime 2005 gibi çeşitli charter parti formları zaman charteri sözleşmelerinde kullanılmaktadır (Bimco Web (a), erişim 25 Mayıs 2010).

Zaman çarterinin bir alt türü olarak günümüzde sefer bazlı zaman çarteri sözleşmeleri (trip time charter ya da time charter for trip) de kullanılmaktadır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 441). Hukukumuzda süreye tabi yolculuk sözleşmesi olarak adlandırılan bu gemi tahsisi sözleşmeleri, navlun sözleşmelerinin türleri bakımından kanunda yer bulamayanlar arasında yer almaktadır. Bunun yanında süreye tabi yolculuk sözleşmesinin (trip çarter sözleşmesi) zaman çarterinin bir alt türü olduğunun kabulü bu sözleşmenin mevzuatta olmamasının doğal gerekçesini de ortaya koymaktadır. Çünkü asıl tür olan zaman çarteri de kanunda bulunmamaktadır. Öte yandan trip çarter sözleşmesi hukuki mahiyeti itibariyle sefer çarteri değil, bir zaman çarteri türü olarak kabul edilmektedir. Trip çarter sözleşmesinin yapılmasındaki amaç yolculuk süresinin uzaması halinin (kusurlu olduğu haller hariç) taşıyan bakımından doğurduğu olumsuz sonuçları bertaraf etmektir. Burada belirli yolculuğun sözleşmede öngörölmüş süre dahilinde yapılması söz konusu edildiğinden, sefer çarterinin aksine, yolculuğun uzaması halinde aşılın süre için taşıyan, taşıtandan ek navlun ücreti isteme hakkına kavuşmaktadır. Ek navlun ücreti ise sözleşmede aksine bir kayıt olmadığı takdirde, aşılın günler için gün başına navlunun devam ettirilmesi şeklinde gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında trip çarter sözleşmesinin söz konusu olduğu hallerde de, diğer tüm çarter sözleşmelerinde olduğu gibi tarafların belirtilmesi hususunda taşıyan ve taşıtan ifadelerinin kullanılması gerekmektedir (Ülgener, 2000: 73, 74, 76).

Trip çarter sözleşmeleri genellikle standart zaman çarteri sözleşmesi formlarından biri kullanılarak yapılır. Fakat çarter ücreti için belirli bir sefer ya da seferlerden bahsedilir ve bu sefer ya da seferlerin gerçekleştirilme süresi esas alınır. Bu süre zaman çarteri sözleşmelerinde olduğu gibi yıl, ay, olarak belirtilmez. Ancak taşıtanın ödemeleri periyodik olarak çarter ücreti ödemesi şeklinde düzenlenir. Aslında tüm amaçlarıyla birlikte düşünüldüğünde bu çarter türü zaman çarteri sözleşmesine çok benzemektedir ancak buradaki çarter süresi belirsizliği zaman çarteri sözleşmeleriyle arasındaki en büyük farktır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 441). Tabi ki bir zaman çarteri sözleşmesi türevi olduğu için bu çarter yönteminde de tüm zaman çarteri sözleşmesi kuralları uygulanır. Burada çarterin süresi, ilgili seferde gösterilen gemi performansına bağlıdır. Taşıtan bu çarter sözleşmesi türünde

genellikle tahmini bir süre talebinde bulunur ancak bu tahmin iyi niyetli ve kabul edilebilir olmalıdır (Williams, 1999: 72).

Zaman çarteriyle ilgili buraya kadar olan ifadelerim mevcut hukuksal düzenlemelerimiz ve eserlerinden yararlanılmış olan yabancı yazarların İngiliz Hukuku kurallarını referans göstererek yaptıkları açıklamalara dayanmaktadır. Ancak Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda zaman çarteri mevcut mevzuatımızdan farklı bir biçimde ele alınmıştır. İlk olarak 2005 yılında gündeme gelen bu Tasarı, üzerinden yaklaşık beş yıl gibi bir süre geçmesine rağmen halen yasallaşmamıştır. Fakat tezimde Tasarı'yla ilgili genel bilgiler vermeyi ve hukuki mahiyeti konusunda hali hazırda tartışmalar olan zaman çarteri sözleşmelerinin burada nasıl ele alındığını kısaca açıklamayı yararlı buluyorum.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda dördüncü kısım, ikinci bölüm altında zaman çarteri sözleşmesi 1131 ila 1137. maddeler arasında ele alınmaktadır. Bu konu hakkında genel açıklama Türkiye Büyük Millet Meclisinin Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu'nda şu şekilde yapılmaktadır:

Deniz ticareti uygulamasında gemi kira sözleşmeleri ile navlun sözleşmelerinin yanında sıkça zaman çarteri sözleşmesi de kullanılmaktadır. 6762 sayılı Kanunda bu sözleşmelere ilişkin kapsamlı bir düzenleme bulunmamaktadır. Uygulamada taraflar böyle bir sözleşme ile borç altına girmek istediklerinde çoğunlukla tip sözleşmelere başvurumaktadırlar. Bu sözleşmelerde hüküm bulunmayan hallerde hangi genel hükümlerin uygulanabileceği tereddütlere sebep olmuştur. Bu sebeple milletlerarası uygulamanın ışığında, 1966 tarihli Fransız Kanunu ve Kararnamesi dikkate alınarak zaman çarteri sözleşmesinin düzenlenmesine gerek görülmüştür (Türkiye Büyük Millet Meclisi Web, erişim 15 Ağustos 2010: 340).

Tasarı'daki 1131. madde zaman çarteri sözleşmesini tanımlamaktadır. Burada gemi kira sözleşmesinden farklı olarak zaman çarteriyle, çarterere belirli bir süre için geminin zilyetliği değil, ticari iradesinin bırakılmakta olduğu ve geminin teknik idaresinin tahsis edence üstlenildiği belirtilmektedir. Bu tanıma göre Tasarı'da, zaman çarteri sözleşmesinin taraflarının "tahsis eden" ve "çarterer" olarak ifade edildiği görülmektedir. 1131. maddenin devamı ise şu şekildedir:

Tahsis edenin, çarterere karşı yük taşıma taahhüdü bulunmadığından bu sözleşme bir navlun sözleşmesi sayılamaz. Zaten ancak geminin ticarî idaresini elinde bulunduran çarterer yük taşıma taahhüdünde bulunabilir. Çarterer, geminin zilyedi olmadığından Tasarının 1061 inci maddesinin ikinci fıkrası anlamında donatan sayılan kişi olarak kabul edilemez (Türkiye Büyük Millet Meclisi Web, erişim 15 Ağustos 2010: 340).

Eğer Tasarı kanunlaşır ise buradaki ifadelerden, zaman çarteri sözleşmesinin bir navlun sözleşmesi olarak değerlendirilmeyeceği ve çartererin donatan sayılan kişi olarak kabul edilemeyeceği net bir biçimde anlaşılmaktadır (Türkiye Büyük Millet Meclisi Web, erişim 15 Ağustos 2010: 341). Ayrıca buradaki ifadelerden zaman çarteri sözleşmelerinin, çıplak gemi kiralama sözleşmelerinden de belirgin bir biçimde ayırt edildiği söylenebilir. Çünkü buradaki ifadeye göre çarterer geminin zilyedi olmamakta ve donatan kabul edilmemektedir.

Tasarı'daki 1132. madde, taraflara birbirlerinden sözleşmenin şartlarını içeren bir belge isteme yetkisi vermektedir. Maddeye göre böyle bir belgenin düzenlenmesi geçerlilik değil ispat şartı olarak görülmektedir (Türkiye Büyük Millet Meclisi Web, erişim 15 Ağustos 2010: 341). Buradaki ifadelerden çarter parti formlarının hazırlanmasının ve taraflarca imzalanmasının, zaman çarteri sözleşmeleri açısından bir ispat şartı olarak değerlendirileceği anlaşılmaktadır.

Tasarı'daki 1133. maddeyle tahsis edenin üstlendiği teknik yönetim borcunun kapsamı düzenlenmektedir (Türkiye Büyük Millet Meclisi Web, erişim 15 Ağustos 2010: 341).

Tasarı'daki 1134. maddeyle tahsis edenin geminin ticari yönetimini çarterere bırakma borcu düzenlenmektedir (Türkiye Büyük Millet Meclisi Web, erişim 15 Ağustos 2010: 341).

Tasarı'daki 1135. madde kapsamında çartererin geminin ticari işletilmesinden doğan masraflara katılma borcu düzenlenmiştir. (Türkiye Büyük Millet Meclisi Web, erişim 15 Ağustos 2010: 341).

Tasarı'daki 1136. maddeyle çartererin tahsis ücreti ödeme borcuyla bu ücretin hangi süre için ve ne şekilde ödeneceği hususları düzenlenmiştir. Maddenin üçüncü fıkrasında uygulamada kullanılan sözleşmelere uygun olarak, tahsis edenin tahsis ücreti konusundaki güvenceleri düzenlenmiştir. Öte yandan bu maddede sözleşme taraflarından biri olan çarterer "tahsis olunan" şeklinde ifade edilmektedir. Ayrıca zaman çarteri sözleşmesiyle elde edilecek ücret "tahsis ücreti" olarak ifade edilmektedir (Türkiye Büyük Millet Meclisi Web, erişim 15 Ağustos 2010: 341).

Son olarak Tasarı'da 1137. maddeyle tahsis olunanın sorumluluğu düzenlenmiştir. Burada sözleşmeye konu olan geminin ticari kontrolünün tekrar tahsis edene bırakılması yükümlülüğü ve bunun ihlal edilmesinin sonuçları tasarıdaki 1128 ve 1129 uncu maddelere atıfta bulunularak ele alınmıştır (Türkiye Büyük Millet Meclisi Web, erişim 15 Ağustos 2010: 341). Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın genel olarak karşılaştırılması aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 2: Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Genel Olarak Karşılaştırılması

Türk Ticaret Kanunu Dördüncü Kitap (Madde 816-1262)	Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Beşinci Kitap (Madde 931-1400)
Birinci Kısım: Gemi	Birinci Kısım: Gemi
İkinci Kısım: Donatan ve Donatma İştiraki	İkinci Kısım: Donatan ve Donatma İştiraki
Üçüncü Kısım: Kaptan	Üçüncü Kısım: Kaptan
Dördüncü Kısım: Deniz Ticareti mukaveleleri	Dördüncü Kısım: Deniz Ticareti Sözleşmeleri
Beşinci Kısım: Deniz Kazaları	Beşinci Kısım: Deniz Kazaları
Altıncı Kısım: Gemi Alacakları ve Yük Alacakları	Altıncı Kısım: Gemi Alacakları
Yedinci Kısım: Zamanaşımı	Yedinci Kısım: Sorumluluğun Sınırlanması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini
	Sekizinci Kısım: Cebri İcra Hakkında Özel Hükümler

Kaynak: TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı İle Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler, 2006: s.125-126.

Konumuzla alakalı olarak Tasarı'nın "Deniz Ticareti Sözleşmeleri" başlıklı Dördüncü Kısımında (madde 1119-1271) Türk Ticaret Kanunu'ndan farklı olarak önemli değişiklikler görmekteyiz. Bu düzenlemeler şu şekilde sıralanabilir:

- Deniz öduncüne ilişkin hükümler, deniz ticaretinde uygulama alanı kalmaması nedeniyle Tasarı'ya alınmamıştır.
- Denizaşırı satış sözleşmesine ilişkin hükümler, satım hukukuna ait olması ve sürekli yenilenmesi nedeniyle Tasarı'ya alınmamıştır.
- Gemi kira sözleşmeleri düzenlenmiştir.
- Zaman çarteri sözleşmesi düzenlenmiştir.
- Konşimentolara Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Anlaşma'ya ilişkin 1968 Visby ve 1979 Özel Çekme Hakkı Protokolleri ile yapılan yenilikler Tasarı'ya alınmıştır.
- 1978 Hamburg Kuralları'nın uygulamadaki gereksinimleri karşılayacağı düşünülen hükümleri Tasarı'ya alınmıştır.
- Pişmanlık navlununa ilişkin düzenleme Tasarı'ya alınmamıştır.
- 2000 tarihli Yolcuların ve Bagajının Deniz Yolu ile Taşınmasına ilişkin Atina Konvansiyonu Tasarı'ya alınmıştır.
- Taşıyanın bütün alacaklarının temini için, Türk Ticaret Kanunu'nda tanınan yükü teslimden kaçınma ve rehin hakkı terk edilerek, Medeni Kanunun sistemine uygun olarak hapis hakkı tanınmıştır. Aynı teminatlara ilişkin bütün hükümlerde hapis hakkının uygulanması yoluna gidilmiştir. Rehin hakkının teslimden sonra da 30 gün devam edeceğine ilişkin (Türk Ticaret Kanunu madde 1077/2) düzenleme Tasarı'ya alınmamıştır (Alagantürk Light, 2006: 129-130).

Türk Ticaret Kanunu'nun dördüncü faslı olan Deniz Ticareti Mukaveleleri bölümü ile Türk Ticaret Kanunu tasarısının dördüncü kısmı olan Deniz Ticareti Sözleşmeleri aşağıda Tablo 3'de karşılaştırılmıştır.

Tablo 3: Türk Ticaret Kanunu Dördüncü Faslı ile Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Dördüncü Kısımının Karşılaştırılması

Türk Ticaret Kanunu Dördüncü Fasıl Deniz Ticareti Mukaveleleri (Madde 1016-1178)	Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Dördüncü Kısım Deniz Ticareti Sözleşmeleri (Madde 1119-1271)
Birinci Kısım: Eşya Taşıma (Navlun) Sözleşmeleri	Birinci Bölüm: Gemi Kira Sözleşmeleri
İkinci Kısım: Yolcu Taşıma Sözleşmeleri	İkinci Bölüm: Zaman Çarteri Sözleşmeleri
Üçüncü Kısım: Denizaşırı Satış Sözleşmeleri	Üçüncü Bölüm: Navlun Sözleşmesi -Yolculuk Çarteri -Kırkambar
Dördüncü Kısım: Deniz Ödücü Sözleşmesi	Dördüncü Bölüm: Zamanaşımı
	Beşinci Bölüm: Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi

Kaynak: TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı İle Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler, 2006: s.130-131.

Mevcut hukukumuzda zaman çarteri sözleşmesi tipine, 6762 sayılı 01.01.1957 yılı yürürlük tarihli ve Alman hukukundan iktibas edilmiş bulunan Türk Ticaret Kanunumuzun (TTK) düzenlemeleri içinde yer verilmemiştir (Muran, 2008: 10). Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda ise zaman çarteri türüne olan talepler dikkate alınarak zaman çarteri sözleşmesi düzenlenmiştir. Tasarının zaman çarterine yönelik düzenlenmesinde dikkat çekici unsur; zaman çarterinin tipik bir navlun sözleşmesi olarak değil, Fransız hukukuna yakın bir yaklaşımla, geminin ana unsur olduğu algısından hareketle sadece bir "Tahsis Sözleşmesi" olarak ele alınmış olmasıdır. Ayrıca zaman çarteri, 1138. maddeden itibaren düzenlenen navlun sözleşmelerinin dışında tutularak, ikinci bölümde ayrı bir başlık altında özel bir sözleşme türü şeklinde düzenlenmiştir (Muran, 2008: 27).

Gemi tahsis sözleşmeleri hakkında buraya kadar ifade edilen bilgiler derlendiğinde, hali hazırda hukukumuzdaki konu hakkındaki tabirleri de göz önüne alırsak, üç temel gemi tahsisi türünde tarafların sorumluluklarını aşağıdaki tabloda gösterildiği şekilde tasnif edebiliriz.

Tablo 4: Gemi Tahsisi Sözleşmesi Türlerinde Tarafların Sorumlulukları

Sorumluluk	Sefer Çarteri	Zaman Çarteri	Çıplak Gemi Kirası
Gemi tahsisi sözleşmesinin temel dayanağı	Yüklenen yük tonajı	Gemi kapasitesi	Gemi kapasitesi
Gemi tahsisi süresi	Belirlenen sefer boyunca	Belirlenen bir süre boyunca	Belirlenen bir süre boyunca
Denize elverişli bir gemi sağlanacağı zaman	Sefer başlangıcında	Gemi tesliminde	Gemi tesliminde
Geminin denize elverişliliğinin sürdürülmesi ve bakımı	Taşıyan	Taşıyan	Kiracı
Geminin sahipliği, kontrolü, operasyonu ve seyri	Taşıyan	Taşıyan	Kiracı
Mürettebatın işvereni	Taşıyan	Taşıyan	Kiracı
Kapan ve mürettebatın kimin hizmetkarı olduğu	Taşıyan	Taşıyan	Kiracı
Kaptana seyir talimatı vermeye yetkili taraf	Taşıyan	Taşıtan	Kiracı
Yakıt masrafını karşılayan taraf	Taşıyan	Taşıtan	Kiracı
Yanaşma yeri, seyir yardımcıları ücretlerini ödeyen taraf	Taşıyan	Taşıtan	Kiracı
Yük işlemleri ücretlerini ödeyen taraf	Taraflar görüşür	Taşıtan	Kiracı
Tekne ve makine sigorta primi ücretini ödeyen taraf	Taşıyan	Taşıyan	Taraflar görüşür
Koruma ve Tazmin Sigortası (P&I) primi ücretini ödeyen taraf	Taşıyan	Taşıyan	Kiracı
Gemi tahsisi ücreti ödeme zamanı	Her sefer sonunda	Aylık	Aylık
Sözleşmeyle beraber kazanılacak yasal gelirin terim adı	Navlun (freight)	Çarter ücreti (hire)	Kira ücreti (hire)

Kaynak: The Business of Shipping, Seventh Edition, 2001, s. 68.

Sonuç olarak; gemi tahsisi sözleşmeleriyle ilgili bu bölümde mevcut hukuki düzenlemelerimize göre bir ayrıma gidecek olduğumuzda gemi tahsisi sözleşmelerini gemi kira sözleşmeleri ve navlun sözleşmeleri şeklinde iki ana guruba ayırmamız en doğru yaklaşım olacaktır. Navlun sözleşmeleri ise kendi arasında kırkambar sözleşmesi ve çarter sözleşmesi olarak sınıflandırılır. Zaman çarteri sözleşmeleri ise bu tasnif içerisinde sefer çarteriyle beraber navlun sözleşmesinin bir türü olarak yer

alır. Uygulamada ve yazılan bazı literatürde gemi tahsisi sözleşmelerinin “gemi kiralama” başlığı altında toplanması ve gemi tahsisi sözleşmesi türlerinin “zaman esasına göre gemi kiralama”, “sefer esasına göre gemi kiralama” “çıplak gemi kiralama” olarak tasnif edilmesi anlam kargaşasına ve bu tabirlerin hukuki anlamlarıyla çatışmasına sebep olmaktadır. Ancak uygulamada ve yabancı dilden Türkçeye tercümelerde bu tabirler çok doğru olmasa da kullanılmaktadır.

Çalışmamın başlığını oluşturan “Gemilerin Zaman Esasına Göre Kiralanması” tabiri hukuki açıdan çok doğru bir ifade değildir. Çünkü bu ifade ne tam olarak hukuki anlamdaki “çıplak gemi kiralama sözleşmelerini” ne de “zaman çarteri” sözleşmelerini nitelemektedir. Hukuki olarak geçmiş literatürde yer alan çalışmalara benzer biçimde bir karmaşaya mahal vermemek için, çalışmamda kullanılan bu ifadenin kapsamı “gemi kiralama sözleşmeleri” ile “zaman çarteri sözleşmelerinin” birlikte incelenmesi şeklinde belirlenmiştir. Çalışmanın bu kısmında her iki gemi tahsisi sözleşmesi türü ana hatlarıyla ele alınmıştır. Ancak konunun araştırılması sırasında edinilen bilgilere göre, uygulamada kiracıya ağır yükümlülükler bindirdiği için kira sözleşmelerinin zaman çarteri sözleşmelerine nazaran nadiren kullanıldığı tespit edilmiştir. Bu tespitten yola çıkarak tezin zaman çarteri üzerinde yoğunlaştırılması daha doğru bulunmuştur. Bu sebeple tezin ikinci bölümü, zaman çarteri sözleşmesi maddelerinin incelenmesi konusuna ayrılmıştır.

Öte yandan, tezin ikinci bölümünü oluşturan, zaman çarteri sözleşmesi maddelerinin bir arada harmanlanarak açıklanması kısmında, yabancı yazarlar tarafından İngilizce kaleme alınmış ve bu yazarların ifadelerine göre İngiliz hukukundaki içtihat kararlarını referans alan eserlerden yararlanılmıştır. Konunun aktarılması esnasında herhangi bir hukuksal yorumlamaya gidilmemiştir ve zaman çarteriyle ilgili açıklamalarımda bir hukuki görüşü savunma iddiası da bulunmamaktadır. Bu bağlamda tezin ikinci bölümünde, incelenen eserlerdeki görüşler mümkün oldukça sadeleştirilip hukukumuzdaki konu ile ilgili ifadeler de gözetilerek aktarılmaya çalışılmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM

ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMESİ MADDELERİNİN İNCELENMESİ

Dünya filosunun çok önemli bir bölümü zaman çarteri sözleşmeleriyle (time charter) işletilmektedir (Williams, 1999: 61). Genellikle, endüstriyel ürünlerin üretilmesi için gerekli olan ham maddelerin uzun süreli zaman çarterleri sözleşmeleriyle taşındığı ancak talep dalgalanmalarının fazla olduğu mevsimsel ürünlerin sefer çarteri sözleşmeleriyle taşındığı söylenebilir. Buna ek olarak yapılan istatistiksel değerlendirmelerde uzun süreli çarter ücretlerindeki değişimlerin, sefer çarteri navlunlarındaki değişimlere nazaran daha az olduğu tespit edilmiştir (Kavussanos, Alizadeh, 2001: 448). Bu bulguya göre taşıyanların zaman çarterini kullanarak sefer çarterini tercih eden meslektaşlarına nazaran daha rahat bir ticari hayat sürdüğü söylenebilir. Çünkü zaman çarterindeki günlük çarter ücreti değişimleri, sefer çarterindeki günlük navlun değişimlerine nazaran daha az dalgalanma göstermektedir (Goulielmos, Psifia, 2007: 60). Buna ilave olarak zaman çarteri süresi konusundaki işletme politikası, kısa ve uzun dönemli zaman çarteri ücretlerinin analiz edilmesiyle belirlenir (Alizadeh, Adland, Koekebakker, 2007: 401).

Sefer çarteri navlun oranları halihazırdaki taşıma hizmetine olan talep ve arz dengelerine göre belirlenirken zaman çarteri ücretleri piyasanın yakın gelecekte sahip olacağı navlun oranı beklentilerine göre belirlenir. Piyasaya duyulan ilgi ve piyasadaki aktörlerin finansal yatırım istekleri bu hususta belirleyici rol oynar (Kavussanos, Alizadeh 2002: 267-304). Diğer taraftan gemilerini zaman çarteriyle çalıştıran taşıyanlar normal şartlar altında kazanım hususunda düşük bir kayıp riskiyle karşılaştıklarından daha avantajlı finansal şartlar ve destekler edinebilmektedir. Benzer şekilde finansal sektörde hizmet veren kredi kurumları yüksek oranda zaman çarteri türünü kullanarak ticaret yapan denizcilik işletmeleriyle çalışmak istemektedir. Diğer taraftan zaman çarterinde gemilerini işleten taşıyanlar için önemli ekonomik kayıplar piyasanın yüksek seyrettiği karlı dönemlerde birinci

sınıf taşıtan (first class charterer) olmayan kötü işletmelerle çalışmaları neticesinde meydana gelmektedir (Adland, Jia, 2006: 153).

Zaman Çarteri sözleşmelerini tercih eden taşıyanların karakteristik yapısı, herhangi bir riskin oluşmasına izin vermeyen, sahibi olduğu tüm filonun iş bağlantıları yükünü üzerine almak istemeyen, ancak sahip olduğu filoyu emniyetli bir biçimde arttırmaya çalışan bir ticari zihniyete dayanmaktadır (Williams, 1999: 61). Denizcilik endüstrisindeki geleneksel risk yönetim stratejisi de uzun süreli zaman çarteri sözleşmelerini kullanmaya yöneliktir. Çünkü bu sözleşmelerde sabit çarter ücreti söz konusu olduğundan piyasa değişimleri neticesi gelişebilecek büyük maddi kayıplardan taşıyan kendini korumuş olur. Öte yandan tüm denizcilik piyasasının durgunluk veya gerileme içerisinde olduğu dönemlerde (özellikle kriz dönemlerinde) taşıyanların uzun süreli sözleşme yapma şansları oldukça azalmaktadır (Bessler, Drobetz, Seidel, 2008: 104).

Öte yandan saygın taşıtanlar için taşıyanın sunmuş olduğu hizmetin kalitesi birincil öneme sahiptir. Çünkü uzun süreli bir zaman çarterinde geminin güvenilirliği ve operasyonel kondisyonu bu ticaretten alınabilecek verim için hayati esaslar olarak nitelenebilir. Zaten zaman çarterini kullanma talebinde bulunan taşıtan bu hizmetleri satın almak için para ödemektedir. Bu sebeple ticari birlikteliğin gerçekleştirilme amacını taşıyanın sunduğu hizmetler oluşturur (Williams, 1999: 61-62).

Değişik gemi tipleri için değişik adlar altında zaman çarter parti formları oluşturulmuştur. Örneğin, kuru yük taşımacılığı ve tankerler için kullanılan zaman çarteri formları arasında çok önemli farklılıklar bulunur (Williams, 1999: 61-62). Bununla birlikte zaman çarteri sözleşme formatı konusunda dünyada standartlaşmış ve sıkça kullanılan çarter parti formları bulunmaktadır. Özellikle Bimco ve The Association of Ship Brokers & Agents (U.S.A.) gibi kurumların değişik yıllarda ve değişik amaçlarla hazırlamış olduğu çarter parti formları gemi tahsisi sözleşmelerinin kurulmasında kullanılır. Tablo 5’de kuru yük gemileri için hazırlanmış bazı standart zaman çarter parti formları ve düzenleyen kuruluşlar gösterilmiştir.

Tablo 5: Kuru Yüklü Gemileri Standart Zaman Çarter Parti Formları

Kod İsmi	Yük Türü	Düzenleyen Kuruluş
Balttime 1939	Genel	Bimco
Nype 1946	Genel	Assc. of Ship Brokers
Balttime 1974	Genel	Bimco
Linertime 1974	Genel	Bimco
Nype 1993	Genel	Assc. of Ship Brokers
Gentime 1999	Genel	Bimco
Balttime 2001	Genel	Bimco
Bovertime 2004	Konteyner	Bimco
Supplytime 2005	Off-shore ships	Bimco

Kaynak: Bimco Web (a), erişim 25 Mayıs 2010.

Zaman çarteri sözleşmesi maddelerinin açıklandığı tez çalışmamın ikinci bölümünde temel kaynak olarak; Michael Wilford, Terence Coghlin, ve John D. Kimball'ın kaleme aldığı "Time Charters" kitabının üçüncü baskısı olan 1989 basımı kullanılmıştır. Bu kaynakta, kuru yük gemileri için hazırlanmış olan Balttime 1939 ve Nype 1946 zaman esaslı çarter parti formları karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Çünkü Tablo 5'te de görüldüğü üzere diğer çarter parti formlarından daha önce hazırlanmış olan bu çarter parti formları diğerlerinin oluşturulmasında bir temel ve referans olmuştur. Bu çalışmada ise Balttime 1939 ve Nype 1946 çarter parti formları maddeleri detaylı olarak incelenmiş ayrıca Balttime 1974, Linertime 1974, Nype 1993, Gentime 1999, Balttime 2001 ve Bovertime 2004 çarter parti formları maddeleri genel olarak ele alınmıştır (Bu çarter parti formlarının örnekleri için bakınız; Ek-1 ile Ek-8).

2.1.ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMESİNİN DÜZENLENMESİ

Zaman çarteri sözleşmesinde, iki taraf arasında yazılı bir anlaşma metni hazırlanıp imzalanmış olmasa bile iki taraf arasında sözlü bir anlaşmanın olması durumunda tarafları bağlayıcı bir anlaşma varolabilir. Esas olan kural taraflar arasında tüm ana hükümlerin karışıklığa mahal vermeyecek şekilde kararlaştırılmasıdır. Açıkçası eğer taraflar ana anlaşma maddeleri hususunda (örneğin

çarter sözleşmesi neticesinde taraflardan birinin diğerine ödeyeceği çarter ücreti) mutabık değillerse anlaşmanın varlığından bahsedilemez.

Öte yandan ana anlaşma hükümlerinin belirsiz ve karmaşık cümlelerle ifade edildiği durumlarda yaşanan anlaşmazlıklar zor davalar haline gelebilmektedir. Bu durumda mahkemeler kullanılan kelimelerin kesin anlamlarını belirleyemediklerinde taraflar arasında bağlayıcı bir anlaşmanın bulunmadığına hükmederler. Bu sebeple geçerli bir anlaşmanın kurulabilmesi için taraflar niyetlerini kabul edilebilir derecede açık biçimde ortaya koymalıdır. Diğer taraftan anlaşmanın ana hükümlerinden biri olmayıp, kendisiyle çelişen ya da gereksiz anlaşma metinleri görmezden gelinebilir ve taraflar arasındaki anlaşmayı geçersiz kılmaz. Fakat bazen önemli birtakım maddeler çarter sözleşmesinin hazırlanmasından önce bulunmamakta ya da taraflardan biri sözleşme imzalanmadan kendini sözleşmeye taraf olarak görmemektedir bu hallerde anlaşmanın geçerliliğinden bahsedilemez. Kabul gören anlaşmaysa bundan sonra “fixture” yani kesinleştirilmiş anlaşma olarak isimlendirilir. Ancak bu noktada anlaşmanın imzalanmadan da bağlayıcı olduğu iki tarafın kullandıkları haberleşme yöntemlerinde (faks, teleks veya e-posta) belirtilmeli ve bu gerçeğe göre anlaşma zemininin ileriki safhaları taraflarca hazırlanmalıdır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 21-24). Bunun yanında İngiliz Hukuku’nda taraflar arasında bağlayıcı bir anlaşmanın kendiliğinden var olmasını önlemek amacıyla çarter parti formlarına görüşmeler esnasında birtakım ifadeler ilave edilir. Bunlar şunlardır:

1-“Subject to Contract” İfadesi: Bu ifade resmi anlaşma metni hazırlanmadan ve anlaşma taraflarca kabul görmeden tarafları bağlayıcı bir niteliğinin olmayacağını belirtmek amacıyla sıkça kullanılır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 24).

2-“Subject to Survey, Permission or Approval” İfadesi: Bu ifadeyi taraflar anlaşma metninde bulundurmakla;

a) Henüz bağlayıcı bir anlaşma bulunmadığını,

- b) Anlaşmanın ana unsurlarının ancak çarter sözleşmesine konu olan geminin tam bir incelemeye tabi tutulması ya da söz konusu çarter sözleşmesi için bir onaylamanın bulunması halinde bağlayıcı olacağı,
- c) Anlaşmanın hemen bağlayıcı olacağı fakat (b) maddesinde belirtilen şartların yerine getirilmemesi durumunda fesih edileceğini bildirir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 24-25).

3-“Subject Details” İfadesi: Bu ifadenin kullanılmasıyla İngiliz Hukuku’na göre tarafların arasında oluşabilecek bağlayıcı bir anlaşmanın önüne geçmek istenmektedir. Böylelikle anlaşmanın tüm detayları taraflarca kabul görmeden anlaşma var olmuş sayılmaz. Bir başka ifadeyle taraflar, görüşmeleri sırasında “subject details” ifadesini kullanarak karşılıklı olarak tarafların iyi niyeti dahilinde memnun kalmadıkları herhangi bir koşul için, bir bağlayıcı anlaşmaya mahal vermeksizin sözleşmeden tek taraflı cayma hakkını elde etmiş olur (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 26).

4-“Subject to” İfadesinin Diğer Kullanımı: Bu ifadenin kullanılmasıyla anlaşmadaki bir koşul veya madde özel bir koşul yahut madde olarak diğer tarafa bildirilir. Bu ifadenin kullanılması, eğer karşı taraf söz konusu koşulların veya maddelerin anlaşma çerçevesinde değerlendirilmesini onaylıyorsa, anlaşmanın bağlayıcılığını engellemez. Ancak bunun için “subject to” ifadesinin net ve anlaşılır biçimde ilgili maddeyi nitelemesi gereklidir. Bunun yanında anlaşmanın bağlayıcılığının teyidi amacıyla tarafların hangi hukuk kurallarına tabi olacağı karşılıklı müzakere edilmelidir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 27).

2.2.ÇARTER PARTİ FORMUNUN DÜZENLENME YERİ VE TARİHİ

Baltim 1939 çarter parti formu iki sayfadan ve numaralandırılmış satırlardan oluşur. Çarter parti formunun en üstteki satırında sözleşmenin hazırlandığı tarih ve yer belirtilir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). Nype 1946 çarter parti formu da Baltim 1939 çarter parti formu gibi iki sayfadan ve numaralandırılmış satırlardan oluşmuştur. Sözleşmenin bir numaralı satırına

sözleşmenin yeri ve tarihi bilgileri girilir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 çarter parti formu part 1 ile part 2 olmak üzere iki kısımda ve dört sayfa olarak düzenlenmiştir. 1. kısım numaralandırılmış kutucuklar şeklinde düzenlenmiştir ve bu görünümü sebebiyle Linertime 1974 çarter parti formu “Linertime 1974 Box Layout” olarak adlandırılmıştır. 1. kısımdaki kutucuklara taraflar kendi bilgilerini ve yapılması tasarlanan zaman çarteri sözleşmesine ait özel bilgileri girebilir. 2. kısımda ise sözleşme maddeleri numaralandırılmış satırlar şeklinde sıralanır. Bunun yanında Linertime 1974 çarter parti formunda birinci kısımdaki iki numaralı kutucuğa sözleşmenin yeri ve düzenlenme tarihi yazılır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Baltime 1974 çarter parti sözleşmesi Linertime 1974 sözleşmesinde kullanılan formatta hazırlanmıştır. Bu çarter parti formunda da part 1 ve part 2 olmak üzere iki kısım bulunur. Sözleşme toplam 2 sayfadan ibarettir. Sözleşmenin ön yüzü olan birinci kısmı tarafların gerekli bilgileri girebilmesi için kutucuklar şeklinde tasarlanmıştır. Bu şekil sebebiyle Baltime 1974 çarter parti formu “Baltime 1939 Box Layout 1974” olarak adlandırılmıştır. Sözleşmenin ikinci kısmı ise sözleşme maddelerinin numaralandırılmış satırlara yazılmasıyla oluşturulmuştur ve bu sözleşme formunun 2 numaralı kutucuğuna çarter parti sözleşmesinin yeri ve zamanı bilgileri girilir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5). Nype 1993 çarter parti formu ise 1946 sürümündeki biçimsel yapıyı büyük ölçüde korumuştur. Bu sözleşmede içerik numaralandırılmış satırlarla düzenlenmiştir ancak çok daha detaylı ve açık ifadelerle kaleme alınmıştır. Nype 1993 çarter parti formu 12 sayfadan ve eğer taraflarca hazırlanmışsa eklerinden oluşur. Çarter parti sözleşmesinin 1 ila 2. satırında anlaşmanın nerede ve ne zaman yapıldığı bilgisi yer alır (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 çarter parti formu part 1, index, part 2 ve Appendix A olmak üzere dört kısımdan ve 10 sayfadan oluşmuştur. Sözleşmenin birinci kısmı kutucuklardan oluşmuştur ve taraflar buraya kendilerine ait bilgileri girebilirler. İkinci kısım ise sözleşmenin maddelerinin numaralandırılmış satırlara yazılmasıyla oluşturulmuştur. Sözleşmenin iki numaralı kutucuğuna anlaşmanın yeri ve zamanı bilgileri yazılır (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Baltime 2001 çarter parti formu part 1 ve part 2 olmak üzere iki kısımdan oluşmuştur ve çarter parti sözleşmesi toplam beş sayfadan meydana

gelmektedir. 1. kısım kutucuklardan oluşmuştur ve buraya taraflar tasarlanan sözleşmeyle ilgili bilgileri girebilir. İkinci kısım sözleşme maddelerinin numaralandırılmış satırlara yazılmasıyla meydana gelmiştir ayrıca Baltimore 2001 charter parti formunun iki numaralı kutucuğuna sözleşmenin yeri ve tarihi bilgisi girilir (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Bovertime 2004 charter parti formu part 1, index, part 2 ve part 3 olmak üzere dört kısımdan oluşmuştur. Sözleşmenin tümü 16 sayfayı kapsamaktadır. Birinci kısım kutucuklardan oluşturulmuştur. İkinci kısım ise sözleşme maddelerinin numaralandırılmış satırlara yazılmasıyla meydana gelmiştir. Birinci kısımdaki iki numaralı kutucuğa charter parti sözleşmesinin yeri ve tarihi bilgisi girilir (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

2.3.GEMİ BİLGİLERİ

Baltimore 1939 charter parti formunun ilk dokuz satırında charter parti sözleşmesine konu olan geminin bilgilerinin girilebileceği boşluklar bırakılmıştır. Bu bilgiler içerisinde ilgili geminin gross ve net tonajları, klas kuruluşu, ana makinelerinin beygir gücü, deadweight ton taşıma kapasitesi, kübik feet olarak dökme ve balya taşıma hacmi, gemide kalan daimi ağırlık miktarı, gemi sürati ve bu süratteki yakıt harcama değerleri bulunur (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). NYPE 1946 charter parti formunda sözleşmeye konu olan geminin tanımı 4 ila 11. satırlarda yapılır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 charter parti formunun 1. kısmında 5 ila 12 numaralı kutucuklara gemi bilgileri girilmektedir. Bu bilgiler sırasıyla şu şekilde oluşmaktadır; gemi adı (no 5), geminin gross ve net tonajı (no 6), geminin klası (no 7), geminin ana makinelerinin beygir gücü (no 8), yaz yükleme hattındaki deadweight tonajı (no 9), gemide bulunan kumanya ve tatlı su miktarının ton olarak ağırlığı (no 10), geminin kübik feet olarak dökme ve balya taşıma hacmi (no 11), gemide kalan daimi ağırlık (no 12) (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Baltimore 1974 charter parti formunda ise gemi bilgileri birinci kısımdaki kutucuklara girilir. Bunlar sırasıyla; geminin adı (no 5), geminin gross ve net tonajı (no 6), geminin klası (no 7), geminin ana makinelerinin beygir gücü (no 8), geminin yaz yükleme hattındaki deadweight tonajı (no 9), kübik feet olarak geminin

dökme ve balya hacim kapasitesi (no 10), gemide kalan daimi ağırlık (no 11), gemi hızı ve bu hızdaki yakıt harcama miktarı (no 12) şeklindedir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5). NYPE 1993 charter parti formunun 9 ila 22. satırında zaman charteri sözleşmesine konu olan geminin adı, bayrağı, yapım yılı, kayıtlı bulunduğu liman, sınıfı, deadweight tonajı, yaz yükleme hattındaki draftı ve tonajı, dökme ve balya hacim kapasitesi, gross ve net tonajı, sözleşmede belirlenmiş koşullardaki gemi hızı ve bu hızdaki yakıt harcama miktarı gemi bilgileri olarak belirtilir (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 charter parti sözleşmesinin birinci kısmında 5. kutucukta geminin bilgileri belirtilir. Bu bilgiler; geminin bayrağı, yapım yılı, sınıfı, yaz yükleme hattındaki deadweight tonajı, gross ve net tonajı, dökme ve balya hacim kapasitesi, gemi hızı ve bu hızdaki yakıt harcama değerleridir (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Baltimore 2001 charter parti formunda birinci kısımdaki kutucuklardan 5 ila 13. kutucuklara zaman charteri sözleşmesine konu olan geminin bilgileri girilir. Bu bilgiler sırasıyla şu şekildedir; geminin adı (no 5), gross ve net tonajı (no 6), sınıfı (no 7), ana makine beygir gücü (no 8), yaz yükleme hattındaki deadweight tonajı (no 9), dökme ve balya hacim kapasitesi (no 10), gemideki kalıcı ağırlık miktarı (no 11), geminin hızı ve bu hızdaki yakıt harcama değerleri (no 12) son olarak geminin hali hazırdaki mevki (no 13) belirtilir (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Boxtime 2004 charter parti formunda gemiye ait bilgiler 5 ila 7. kutucuklara girilir. Buna göre 5. kutucukta geminin adı, 6. kutucukta sırasıyla; geminin bayrağı, inşa tarihi, sınıfı, yaz yükleme hattındaki deadweight tonajı, gross ve net tonajı, teu kapasitesi, gemi hızı ve bu hızdaki yakıt harcama değeri belirtilirken 7. kutucukta geminin çağrı işareti bilgileri yer alır (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

Zaman charteri sözleşmesine bir ilave şart olarak taşıtan, taşıyandan geminin genel yaklaşım planını (general arrangement plan), kapasite planını, ölü ağırlık cetvelini (deadweight scale), onaylanmış tahıl yüklemesi planlarını ve gemi trimi cetvellerini isteyebilir. Bu ve buna benzer gemiyle ilgili tüm detaylar taşıtan tarafından talep edilebilir ve talep edildiğinde de taşıyan tarafından doğru bilgiler sağlanmalıdır. Gemiyle ilgili genel bilgilere ek olarak taşıtan, taşıyandan geminin bazı sertifikaların kopyalarını kendisine faks yoluyla ulaştırmasını da isteyebilir.

Örneğin zaman çarteri sözleşmesine konu olan geminin P&I sertifikası, tonaj sertifikası, yük elleçleme ekipmanları sertifikası ve ISM sertifikası kopyaları taşıtan tarafından talep edilir (Collins, 2000: 259). Diğer yandan genel olarak çarter parti sözleşmesinde bahsi geçen gemiye ait bilgiler zaman çarteri sözleşmesinin yapıldığı anda doğru ve geçerli olmalıdır. Yani; geminin hızı, günlük yakıt harcama miktarı gibi bilgileri zaman çarteri sözleşmesinin yapıldığı sırada doğru ve geçerli olmalıdır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 52).

2.3.1.Geminin İsmi

Geminin bir zaman çarteri sözleşmesinde açıkça ve kargaşaya mahal vermeyecek biçimde net ifade edilmesi, geminin ayırt edici unsurları açısından son derece önemlidir ve anlaşmanın göz ardı edilmeyecek bir hususudur. Ancak zaman çarteri sözleşmelerine konu olan gemi bir yapım aşamasındaki gemiyse, ilgili yapının tersane numarası, gemi gövde inşa numarası gibi ayırt edici bilgileri gemi ismi temin edilinceye kadar sözleşmede kullanılabilir. Bu şekilde kurulan zaman çarteri sözleşmeleri diğer unsurlar açısından bir eksikliğe haiz değilse taraflar açısından hukuksal olarak bağlayıcıdır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 61-62). Geminin isminin değişebileceği bazı durumlarda zaman çarteri sözleşmesinin akıbetinin ne olacağına dair sorular ortaya çıkabilmektedir. Bu durumlardan bir tanesi sözleşmeye konu olan geminin bir başkasıyla değiştirilmesidir. Normalde anlaşmaya taraf olanlar için anlaşmaya konu olan geminin bir başka gemiyle değiştirilebilmesi ya da birden fazla değişimin yapılabilmesi hakkı bulunur. Ancak taşıyanın zaman çarterine konu olan gemiyi bir başkasıyla değiştirebilmesi için zaman çarterinde gemi değişimine izin veren açık ibarelerin bulunması gereklidir. Aksi takdirde zaman çarteri sözleşmesi çartere konu olan geminin bir kayba uğrayıp iş göremez hale geldiği durumlarda bile geminin değiştirilmesi halinde, amacına ulaşmayıp anlaşmanın fasihine yol açabilecek sonuçlar ortaya çıkarır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 56-58). Geminin zaman çarteri sözleşmesi devam ettiği süre boyunca taşıyan tarafından satılması durumunda da sadece bu nedenden ötürü zaman çarteri sözleşmesinin taşıyan tarafından ihlal edildiğine hüküm getirilmez. Fakat geminin yeni maliki hali hazırda taşıtana karşı sözleşmeden doğan yükümlülüklerden sorumludur. Ayrıca

taşıtan zaman çarteri sözleşmenin sonuna kadar geminin yeni malikini üçüncü taraf olarak görür ve geminin halihazırdaki işlerliğine engel olacak bir harekette bulunmamasını bekler (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 63).

2.3.2.Geminin Bayrağı

Geminin bayrağı bir zaman çarteri sözleşmesinde genellikle ara madde (intermediate terms) olarak değerlendirilir. Ancak geminin bayrağı geminin anlaşmaya göre ticaret yapabilmesi açısından hayati bir öneme haizse ya da savaş zamanı durumunda geminin tarafsızlığına yahut bir tarafa dahil olmasına neden oluyorsa, çarter sözleşmesinin yerine getirilmesine doğrudan etki edeceğinden, bir temel şart (condition) olarak değerlendirilir. Bu sebeple geminin bayrağı konusunda taşıyanın anlaşmaya göre bir ihlalde bulunması taşıtanın sözleşmeyi tek taraflı fesih etmesine neden olabilir. Sonuç olarak zaman çarteri sözleşmelerinde gemi bayrağı taşıtanın bilgisi ve izni olmadan değiştirilemez (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 64-65).

2.3.3.Geminin Klas Durumu

Geminin klası çarter sözleşmelerinde bir temel şart (condition) olarak yer alır ve eğer gemi, sözleşme imzalanacağı anda belirtilen klas durumuna sahip değilse, taşıtan zaman çarteri sözleşmesini tek taraflı fesih etme hakkına sahip olur. Bu tasvir gemi klasının, zaman çarteri sözleşmesi imzalandığı anda, sözleşmede belirtilen klasla aynı olması gerektiğini vurgular. Gemi klasının zaman çarteri sözleşmesi imzalandıktan sonra, ilgili klas kuruluşu tarafından daha düşük bir klasa alınması yahut yapılan bir araştırma sonucu yanlış klasın tayin edildiğinin görülmesi ve buna göre klasının değiştirilmesi durumunda, taşıtan ile taşıyan arasındaki sözleşme tek taraflı (taşıtan tarafından) fesih edilemez. Ancak birçok zaman çarteri sözleşmesinde (NYPE 1946 çarter parti formu için 37. satırda) taşıyanın çarter süresi boyunca gemi klasını muhafaza etmesi bir zorunluluk olarak ayrıca yer alır. Böyle bir madde anlaşma metninde yer almazsa taşıyanın bu klasla devam etme yükümlülüğü bulunmaz (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 69).

2.3.4.Balya, Dökme ve Ölü Ağırlık Kapasitesi

Geminin balya (bale), dökme (grain) ve ölü ağırlık (deadweight) kapasiteleri zaman çarteri sözleşmelerinde ara şartlar olarak (intermediate terms) değerlendirilir. Bu hususta yapılan yanlış bir kapasite bildirimini de bildirim genel çıkar üzerindeki etkisi ve yanlışlığın durumuna göre değerlendirilir. Bu konudaki yanlış bildirim taşıtanın ana kazancını ciddi şekilde önlüyorsa, taşıtanın sözleşmeyi bu sebeple fesih etme hakkı doğar. Deadweight kapasitesi özetle geminin kaldırma kapasitesidir. NYPE 1946 çarter parti formunda ölü ağırlık kapasitesi (deadweight); yük, yakıtlar, tatlı su (bunkers) ve gemi mağazaları ağırlıklarının toplamı olarak betimlenir. (Gemi mağazaları ağırlıkları ve tatlı su ağırlığı toplamı ölü ağırlık kapasitesinin %1,5'ğundan ya da 50 metrik tondan fazla olamaz) Burada gemi ölü ağırlık kapasitesinin %1,5'ğu ya da 50 metrik ton ağırlık değerlerinden hangisi büyükse o değer esas alınır.

NYPE 1946 ve Baltimore 1939 çarter parti formlarında ölü ağırlık kapasitesi yaklaşık (about) kelimesiyle betimlenir. Bu durum ölü ağırlık kapasitesi beyanında bir esneklik oluşturarak beyanın doğruluğuna etki eder. Bu esneklik çerçevesinde beyan edilen ölü ağırlık, anlaşmanın yanlış beyan sebebiyle bozulmasına mahal vermez. Yaklaşık kelimesinin neyi ifade ettiği ya da hangi miktardan söz ettiği konusunda bir genelleme ortaya konamaz. Bu konudaki yaklaşık ifadesi ilgili geminin deadweight tonajına ve kullanılacak özel ticari amaca göre değerlendirilir. Diğer taraftan geminin dökme veya balya kübik hacim kapasitelerinin yanlış bildirilmesiyle oluşan zarar, taşıtanın ödediği çarter ücretiyle gerçekte geminin sahip olduğu kübik hacim için ödenecek çarter ücreti arasındaki farkın tespit edilmesiyle belirlenir. Buna "prima facie" kuralı denir. Fakat bazı durumlarda taşıtan bu kuralla kaybının karşılanmadığını düşünüp, yanlış tonaj bildiriminden ötürü (ölü ağırlık kapasitesi ya da kübik kapasite) zaman çarteri sözleşmesi süresince zarara uğradığını bildirebilir ve taleplerini bu temele dayandırabilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 69-71).

2.3.5.Gemi Hızı ve Yakıt Harcama Değeri

Geminin hızı ve yakıt harcama değerleri genellikle ara şartlar olarak değerlendirilir. Öte yandan gemi hızı ve yakıt sarfiyatındaki yanlış bildirim, bildirim doğasına ve yanlış bildirim neticesi ortaya çıkan sonuçların ciddiyetine göre değerlendirilerek buna maruz kalan tarafa haklar tanır. Genellikle bu iki değerin yanlış bildirilmesinin zararlara yol açtığına kanaat getirilir. Fakat bu iki değer hakkındaki ciddi tutarsızlıklar taşıtan açısından birer temel şart teşkil ediyorsa, taşıtana bu sebepten ötürü zaman çarteri sözleşmesini fesih hakkı doğar. Örneğin bir konteynır ek servisi için kullanılmak istenen bir geminin gemi hızı ve yakıt sarfiyatı değerlerinin doğruluğu taşıtan açısından çok önemlidir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 72-73).

Bununla birlikte geminin hızının kötü hava koşulları sebebiyle düştüğü yönünde savunmalar sıkça yapılabilir. Ancak bu savunma yapılırken çarter sözleşmesine konu olan geminin özellikleri göz önünde bulundurulmalıdır. Örneğin güçlü bir ana makineye sahip büyük bir maden cevheri veya dökme ham petrol gemisi için önemli derecede hız kaybı ancak 6 bofor (beaufort) üzerinde şiddetteki rüzgarlarda meydana gelir. Bu sebeple hava durumları değerlendirilirken zaman çarteri sözleşmesine konu olan gemi göz önünde bulundurulmalı, herhangi bir genel gemi ifadesinden sakınılmalıdır. Ancak genelleme yapıldığında, gemi süratının yaklaşık olarak ifade edilmesi (about) 0,5 knot'lık bir hız farklılığına karşılık gelir. Diğer yandan geminin ortalama sürati hesaplanırken bu hesaplama dünya üzerinde kat edilen mesafe temel alınarak yapılır. Yani geminin gerçek süratine etki eden akıntı faktörü göz önüne alınmaz. Bu uygulamadaki yaklaşım zaman çarteri süreci boyunca gemi hızına ters yönde etki eden akıntıların birbirlerini yaklaşık olarak dengeleyeceği fikrine dayanır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 67, 70-71).

Uygulamada zaman çarteri sözleşmelerinde gemi hızı ve yakıt sarfiyatı değerleri genellikle yaklaşık (about) olarak verilir. Nype 1946 çarter parti formunda geminin tam yüklü hızı yaklaşık olarak belirtilmektedir. Ancak uzun süreli bir zaman çarteri sözleşmesinde gemi hem yüklü hem de balastlı seferler gerçekleştirebilir. Bu

nedenle NYPE 1946 charter parti formunda bir anlam karmaşasına sebep olmamak için geminin balastlı sürati ve yakıt harcama değerleri de yaklaşık olarak ifade edilmeli ve sözleşme metnine eklenmelidir. Zaman charteri sözleşmesine konu olan geminin yakıt sarfiyatı betimlenirken “at sea” yani denizdeyken ifadesi kullanılır. Çünkü gemiler evsel ihtiyaçlarını karşılamak ve yük operasyonunu gerçekleştirmek için de yakıt harcarlar. Bu harcama miktarları liman harcaması olarak adlandırılır ve genellikle ayrıca belirtilir. Bu çerçevede zaman charteri sözleşmelerinde sıklıkla şöyle bir ifade bulunur: “Vessel to have the liberty to use diesel oil in port and in confined waters for manoeuvring and for engine room purposes” bu ifadeyle limanda, dar ve kısıtlı sularda manevra yapmak için ve makine dairesi işlerinde dizel yakıt kullanma serbestliği sağlanmış olur (Collins, 2000: 267-271).

Bunlara ek olarak geminin yakıt harcama değerleri ve hızı bazen detaylı araştırmalara konu olabilmektedir. Çünkü geçmişte deniz durumu ve hava durumuyla ilgili bilgilere sahip olabilmek için temel kaynak yalnızca gemi kaptanının tuttuğu kayıtlardır. Ancak gemi kaptanı zaman charteri sözleşmelerinde taşıtan emrinde bulunan fakat taşıyan tarafından çalıştırılan bir kimse konumundadır. Bu sebeple deniz ve hava şartlarıyla ilgili abartılı kayıtlar gemi hızıyla ilgili sözleşmede belirtilen değerleri yakalamak amacıyla tutulabilmektedir. Günümüzde ise tutulan kayıtların doğruluğu taşıtan tarafından hava tahmin ve rotalama firmalarıyla takip edilebilmektedir. Ayrıca taşıtan, gemi kaptanına rotayla ilgili bu hava tahmin raporlarına istinaden tavsiyelerde de bulunabilmektedir. Buna benzer kolaylıkları sağlayabildiği için günümüzde hava raporlama ve rotalama firmalarının kullanılmasına dair ifadelerin zaman charteri sözleşmelerine bir ek şart olarak ilave edilmesi talep edilmektedir. Zaman charteri sözleşmelerinde belirtilen iyi hava şartlarıysa, (good weather conditions) rüzgar şiddetinin 4 bofor (beaufort) ve deniz durumunun 3 douglas şiddeti üzeri olmadığı durumu nitelemektedir. NYPE 1993 ve Gentime 1999 charter parti formlarında bu rüzgar şiddetinin ne anlama geldiğini açıklayan ifadeler bulunmaktadır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 71).

Linertime 1974 charter parti formunun 13. kutucuğuna geminin tam yüklü durumdaki gemi hızı değeri girilir. Bu değer sözleşmede belirtilen iyi hava ve dingin

deniz koşulları için geçerlidir. Yine 13. kutucuğa iyi hava ve dingin deniz durumunda tam yükü geminin 24 saatlik bir periyotta harcayacağı yakıt türleri ve miktarı bilgisi de girilir. Fakat bunlara ilave olarak zaman çarteri sözleşmelerinde geminin ekonomik hız ve düşük hızdaki yakıt sarfiyatı değerleri de yer almalıdır. Diğer taraftan Linertime 1974 çarter parti formunda gemi hızı ve yakıt sarfiyatı hususundaki maddenin cümle kurulumu taşıyanın sözleşmede belirtilen değerleri çarter görüşmeleri anında ve zaman çarteri sözleşmesinin başarıyla kurulup geminin taşıtana tahsis edildiği anda taahhüt ettiğini vurgulamaktadır (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 257). Konuyla ilgili olarak, geminin zaman çarteri sözleşmesinde bildirilen hız ve günlük yakıt harcama değerlerinin; sözleşme sırasında mı, gemi tahsisi sırasında mı ya da sürekli korunması gereken bir teminat mı olduğu hususunda farklı davalarda farklı hükümler bulunmaktadır. Bu nedenle zaman çarteri sözleşmesinde istenen sonuçlara ulaşabilmek için geminin sözleşme süresince koruması arzu edilen niteliklerinin anlaşmanın başlangıcında açıkça ortaya konması gerekir. Öte yandan anlaşmanın başlangıç kısmında beyan edilen hız ve yakıt harcama değerleri belirli bir süre gözetilerek, bu süre sonundaki ortalama hız ve ortalama yakıt harcama değerlerini niteliyorsa, bunlar zaman çarteri sözleşmesinde birer temel şart olarak (condition) kabul edilebilir. Ancak, anlaşmada ortalamanın tüm sözleşme süresince alınması belirtildiyse, taraflar bu süre içerisinde birbirlerini yanlış beyandan ötürü mükellef tutamazlar (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 65-66, 74).

2.3.6.Geminin Güncel Pozisyonu

Geminin nerede bulunduğu bilgisinin, zaman çarteri sözleşmesinde belirtilen şimdi “now” sözcüğüyle birlikte kullanılması bu maddenin bazı hallerde bir temel şart (condition) olarak değerlendirilmesine yol açar. Bu bilgi taşıtan tarafından geminin limana tahmini varışını hesaplamak amacıyla kullanılır. Öte yandan zaman çarteri sözleşmesinde taşıyan gemiyi ticarete kullanılıyor “trading” olarak niteler, fakat geminin yüklemeye hazır olacağı zamanı tahmini olarak bildirirse bu da bir temel şart (condition) olarak değerlendirilir ve taşıtan bu bilgedeki bir yanlışlık

durumunda sözleşmeyi fesih hakkına sahip olur (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 75).

2.4.ÇARTER PARTİ FORMUNDA TARAFLARIN BELİRTİLMESİ

Baltim 1939 çarter parti formunda sözleşmenin tarafları 1. ve 10. satırlarda ifade edilmiştir. Gemi bilgilerinin verilmeye başlamasından önce taşıyanın ismi bir taraf olarak sözleşmenin birinci satırına yazılır. 10. satıra ise taşıtanın ismi yazılarak anlaşmanın diğer tarafı belirtilmiş olur. Anlaşmaya arabuluculuk yapan brokerin ismi ise 181. satırda yer alan ve broker komisyonunu düzenleyen kısma yazılır. Sözleşmenin sonuna da taraflar imzalarını atarak sözleşmeyi gerçekleştirir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). Nype 1946 çarter parti formunda taşıyan ve taşıtana ait bilgiler 2, 3 ve 12. satırlarda belirtilir. Brokere ait isim bilgisi sözleşmenin ikinci sayfasının sonuna Baltim 1939 çarter parti formunda olduğu gibi broker komisyonunun düzenlendiği alana yazılır ve taraflar sözleşmenin en altına imzalarını atarak çarter parti sözleşmesini yürürlüğe koyar (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 çarter parti formunda 3 numaralı kutucuğa taşıyanın adresi ve ticari unvanı, 4 numaralı kutucuğa taşıtanın adresi ve ticari unvanı yazılır. Brokerin bilgileri ise 1 numaralı kutucuğa yazılır ve sözleşmenin birinci kısmında birinci sayfanın altında taşıyan ve taşıtanın imzalarını atması için birer kutu boşluk bırakılmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Baltim 1974 çarter parti formunda Linertime 1974 çarter parti formundaki sıralamanın aynısı mevcuttur. Sözleşme tarafları ve brokere ait bilgiler 1, 3 ve 4 numaralı kutucuklara yazılır. Burada da birinci kısmında birinci sayfanın altında taşıyan ve taşıtanın imzalarını atması için birer kutu boşluk bırakılmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5).

Nype 1993 çarter parti formunda ise 3 ila 8. satırlara taşıyan ile taşıtanın bilgileri yazılır ve sözleşmenin son sayfasına taraflar imzalarını atarlar (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 çarter parti formunda anlaşmanın tarafları Baltim 1974 ve Linertime 1974 sözleşmelerindekiyle aynı formatta düzenlenmiştir. Burada 3 ve 4. kutucuklara sırasıyla taşıyanın adresi, ticari unvanı ve

bilgileri ile taşıtanın adresi, ticari unvanı ve bilgileri girilir. 1 numaralı kutucuğa da brokerin bilgileri yazılır. Sözleşmenin ikinci kısmında ise 1 ila 3. satırlarda 1. kısımdaki bu bilgilere atıfta bulunulur ayrıca birinci kısmın sonunda 2. sayfanın en altında taşıyan ve taşıtanın imzalarını atması için birer kutu boşluk bırakılmıştır (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Balttime 2001 ve Bovertime 2004 charter parti formları da Gentime 1999 charter parti formundaki sıralamayı esas almıştır. Buna göre sözleşmenin tarafları ve broker bilgisi 1, 3 ve 4 numaralı kutucuklara girilir. Benzer şekilde Balttime 2001 charter parti formunun 1 ila 15. satırları ile Bovertime 2004 charter parti formunun 1 ila 3. satırlarında birinci kısımda verilen sözleşme taraflarına ait bilgilere atıfta bulunulur ve bunun belirtilen taraflar arasında bir zaman charteri sözleşmesi olduğu vurgulanır ayrıca Balttime 2001 charter parti formunun birinci kısmının en altında taşıyan ve taşıtanın imzalarını atmaları için birer kutu boşluk bırakılmıştır benzer şekilde Bovertime 2004 charter parti formunun da 1. kısmının en altında sözleşmenin ikinci sayfasında tarafların imzaları için iki kutu boşluk bırakılmıştır (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5 ve Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16). Öte yandan zaman charteri sözleşmelerinde “For and on Behalf of”, “On Account of” veya “As Agent” ibareleriyle yer almak, söz konusu sözleşmeden bir taraf olarak sorumlu olmamak için yapılır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 34).

2.5.ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMESİNİN SÜRESİ

Balttime 1939 charter parti formunun 1. maddesi 11 ila 13. satırları kapsamaktadır. Burada geminin charter süresi, geminin ne zaman taşıtanın faydasına bırakılacağı ve bunun koşulları belirtilir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). NYPE 1946 charter parti formunda ise 13 ila 15. satırlarda charter sözleşmesinin süresi belirtilir ayrıca NYPE 1946 charter parti formunda 13. madde 91 ila 93. satırlardan oluşmuştur ve burada taşıtanın charter sözleşmesine devam edebilme seçeneği belirtilir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 charter parti formunun da birinci kısmında yer alan 15. kutucuğa charter süresi girilir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Linertime 1974 charter parti formatını andıran Balttime 1974 charter parti

formunda ise çarter süresi 14. kutucuğa girilir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5).

Nype 1993 çarter parti formunda 1946 formatındaki gibi 1. maddede çarter parti sözleşmesinin süresi belirtilir ancak bu formda 1. madde 23 ila 28. satırlardan oluşmaktadır (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 çarter parti formunda 6. kutucukta çarter sözleşmesinin süresi, 7. kutucukta maksimum çarter süresi ve 8. kutucukta opsiyonel çarter süresi belirtilir (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Balttime 2001 çarter parti formunun 14. kutucuğunda çarter süresi belirtilirken Boxtime 2004 çarter parti formunun 19. kutucuğunda çarter süresi ve ne kadar opsiyon tanındığı 20. kutucuğunda da opsiyonun kullanılabilmesi için kaç gün önceden bildirimde bulunulabileceği belirtilir (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5 ve Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16). Diğer taraftan Nype 1993 çarter parti formunda, Nype 1946 çarter parti formunda bulunan çarter süresi ile ilgili yaklaşık (about) ifadesi bulunmamaktadır. Bunun yerine çarter süresi için en fazla ve en az gün süreleri yahut ay ifadesi yer alır (Collins, 2000: 284). Bunun yanında Nype 1946 çarter parti formunun 13. satırı taşıtanın zaman çarteri sözleşmesine devam seçeneğidir. Bunun işletilebilmesi için taşıtanın açık bir şekilde bu yöndeki talebini taşıyana bildirmesi gerekir ve taşıtan bu seçeneğini işletebilmek amacıyla taşıyana bir kez bildirimde bulunursa bu karar iptal edilemez (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 256, 285).

2.5.1.Çarter Süresinin Aşımı veya Erken Bırakma (Overlap/Underlap)

Eğer taraflar arasında aksine kesin ifadelerle belirtilmiş bir hüküm bulunmuyorsa, taşıtan geminin belirtilen geri bırakma tarihinden önceki bir tarihte son bir sefer talimatında bulunabilir. Bu son seferin tamamlanma tarihi, anlaşmada ortaya konan esneklik süresi gözetilerek geri bırakma tarihine kadar olan tüm zamanı kapsayabileceği gibi bu süreyi bir miktar aşabilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 88). Buna göre taşıyan planlanan son yasal seferin, zaman çarteri süresini aşması durumunda aşan bu süre için o zamanki piyasa ücreti sözleşmede anlaşılardan daha fazlaysa piyasa ücretini taşıtandan talep etmeye hak kazanır. Bunun karşıtı durumunda yani piyasa ücretinin sözleşmede anlaşılardan daha az olması durumunda

taşıyanın çarter sözleşmesinde anlaşılması ücreti isteme hakkı bulunur. Ancak bu kaideler taşıtanın çarter süresini istediği gibi uzatabileceği şeklinde yorumlanmamalıdır. Burada son yasal seferin tüm iyi niyetli çalışmalar ve akılcı değerlendirmeler sonucu yapılabileceğine kanaat getirilmelidir. Eğer planlama esnasında geminin çarter sözleşmesi uyarınca taşıyana zamanında geri bırakılmayacağı açıksa, taşıtan ilgili gemiyi bu son sefere göndermekle çarter sözleşmesini ihlal etmiş olur (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 266). Taşıtan böyle bir durumda verilen sefer talimatını reddederek, taşıtandan akla uygun, makul bir başka sefer talimatı bekler. Başka talimat gelmez ise taşıyanın anlaşmayı tek taraflı olarak fesih etme, başka bir iş arayışına girme ve maruz kaldığı zararı taşıtandan tazmin etme hakkı doğar. Bu halde sadece piyasadaki ücretinin yüksek olması ve bu ücretin çarter ücreti olarak esas alınması yeterli olmaz (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 90-91).

Taşıtan tarafından geminin erken bırakılması durumundaysa, taşıyan erken bırakma talebini reddederek zaman çarteri sözleşmesinin devamını talep edebilir. Bu konudaki genel kurala göre eğer taraflardan biri sözleşmeyi reddediyorsa, suçsuz taraf bunu kabul edip hasarının tazmini talep edebilir ya da kabul etmeyip karşı tarafa aralarında anlaşmanın devam ettiğini bildirebilir. Diğer taraftan tahkim kararlarında hakemler taşıtanın maddi zararının fazla olduğu durumlarda, taşıyanın erken bırakma başvurusunu kabul etmemesini tamamen mantıksız olarak değerlendirir. Hakemler böyle durumlarda genellikle geminin erken bırakılması ve eğer varsa taşıtandan tazminat talebinde bulunulmasını uygun görür (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 94-95).

2.5.2.Zaman Çarteri Süresini Uzatan Durumlar

Çarter süresini yasal olarak uzatan ve son bir sefere imkan tanıyan kuralların işleyebilmesi için hangi durumda zaman çarteri sözleşmesinin uzayacağını bilmek gerekir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 91-92). Zaman çarteri süresinin 6 ay, 2 yıl gibi yuvarlak belirtildiği sözleşmelerde mahkemeler sözleşme süresi için makul, akla uygun bir tolerans uygun görür. Tolerans ayrıca zaman çarteri süresinin bir aralık

olarak, örneğin 4 ila 6 ay gibi, belirtildiği durumlarda da uygulanabilir. Sözleşmede süre toleransının kabulü sözleşme süresinin “about” yaklaşık olarak belirtilmesiyle çok daha makul, uygulanabilir hale gelir. Öte yandan taraflar zaman charteri sözleşmesinde en geç (maximum) ve en erken (minimum) charter sürelerinden bahsediyorsa, ilgili sözleşme için mahkemeler söz konusu en geç taşıyana geri bırakma tarihinin üzerine bir tolerans uygulanamayacağına karar verirler. Taraflar en erken ve en geç ifadelerini kullandıktan sonra sözleşmeye bir başka tolerans süresi ekleyebilecek ifade ilave etse dahi bunlar geçerli kabul edilmez ve sözleşme belirtilen en geç gemi geri bırakma tarihinde sona erer (Collins, 2000: 267-271). Bu durum daha önce belirtilen yasal son sefer hakkını büyük oranda engeller ve taşıtan ticari tahammüllere göre çoğu zaman en son geri bırakma tarihinden önce gemiyi taşıyan kontrolüne geri bırakmak zorunda kalır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 74). Trip charter sözleşmelerinde (trip time charter) ise ilgili sefer için makul olan sürenin dışında herhangi bir süre aralığı belirtilmesi gereksiz bir ifade olur. Böyle ifadeler sözleşmenin, zaman charteri ve sefer charteri sözleşmelerinin bir karması olarak yanlış yorumuna yol açabilir, aslında sözleşme bir zaman charteri türüdür (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 96).

2.6.TARAFLARIN BİLDİRİMLERİ

Gentime 1999 charter parti formunda 24. madde bünyesinde taşıyan ve taşıtanın bildirimlerini nasıl yapacakları 802 ila 805. satırlarda belirtilmiştir (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Bovertime 2004 charter parti formunda ise tarafların birbirlerine yapacakları bildirimler 28. madde bünyesinde 1568 ila 1576. satırlarda düzenlenmiştir (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16). Bunlara ilave olarak zaman charteri sözleşmelerinde yer alan maddeler başlıbaşına tarafların bir bildirimi olarak nitelenir.

Zaman charteri sözleşmesinde yer alan sözleşme maddeleriyle; temel şartlar, garantiler ve ara şartlar olarak üç grupta toplanabilir. Bu tasnif yapılırken ilgili maddenin sözleşme açısından ne derece ciddi bir öneme sahip olduğu incelenir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 55, 56-58).

a) Temel Şartlar (Conditions): Bir zaman çarteri sözleşmesinde temel şartlar (condition) olarak ifade edilen hükümler hususunda herhangi bir sahtekarlık ya da hilenin tespit edilmesi durumunda suçsuz tarafa tüm sözleşmeyi tek taraflı fesih etme hakkı tanınır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 55, 56-58).

b) Garantiler (Warranties): Zaman çarteri sözleşmesinde garanti olarak ifade edilen hükümler biraz daha düşük öneme haiz olup bu maddelerdeki ihlal suçsuz tarafa sadece uğradığı zararları karşı taraftan talep edebilme hakkını tanır. Örneğin taşıyanın gemisiyle ilgili sağladığı bilgiler ve bu bilgilerin doğruluğu genel olarak birer garanti (güvence) olarak bilinirler (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 55, 56-58).

c) Ara Şartlar (Intermediate Terms): Zaman çarteri sözleşmesinde temel şart (condition) yahut garanti (warranties) sınıfına girmeyen maddeler bu başlık altında ele alınır. Bu sınıfa giren şartlar için ilgili maddenin kontrat içerisinde haiz olduğu öneme dikkat edilir. Örneğin, söz konusu maddedeki bir hile suçsuz tarafın tüm sözleşme kazancını riske atıyor yahut yok ediyorsa ancak bu durumda suçsuz taraf fesih hakkına sahip olur. Aksi halde sadece meydana gelmiş hasarı karşı taraftan talep etme hakkına haiz olur. Sonuç olarak bir zaman çarteri sözleşmesinde taraflardan birinin doğrudan çıkarını etkileyen bir madde, maddenin içeriğinde nasıl adlandırılırsa adlandırılınsın, mahkemelerce anlaşmayı temin eden bir temel şart olarak kabul edilir ve sözleşmede mağdur olan tarafa ilgili anlaşmayı tek taraflı fesih etme hakkı tanınır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 55, 56-58).

Tarafların birbirine yapmış oldukları diğer bildirimler niteliklerine göre ise iki kısımda tasnif edilebilir. Doğruluğu taraflarca kolaylıkla ispatlanabilen somut gerçeklerin dışında kalan bu tebligatlar şu şekilde adlandırılır:

1-Hiçbir sorumluluk ve yükümlülük belirtmeyen ifadeler: Zaman çarteri sözleşmesine konu olan gemi hakkında bildirilen belirsiz ve uygun olmayan ya da abartılı yorumlar ile anlaşılmaya çalışılan karşı tarafa taahhütte bulunmayan yetersiz

ifadelerin yasal olarak anlaşma üzerinde etkisi yoktur (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 48).

2-Yanlış ve yalan beyan: Anlaşma sürecinde kullanılan ifadeler sadece karşı tarafa verilen, anlaşmaya konu olan obje merkezli ve yanlış beyan içermeyen nitelikte olmalıdır. Gerçeğin bir kısmını olduğu gibi niteleyen ancak bir başka bölümünü gizleyen ya da görüşme esnasında doğru olup da sözleşmenin taraflarca imzalanması aşamasında doğru veya geçerli olmayan ifadeler yanlış beyan olarak kabul edilir.

Eğer anlaşma esnasında taraflardan biri diğerinin yanlış beyanda bulunduğunu bilmiyorsa ve bu beyan neticesinde söz konusu zaman charteri sözleşmesine iştirak etmişse, söz konusu taraf diğer tarafa karşı kanuni yollara başvurabilme hakkına sahip olur. Ancak taraflardan her ikisi de yanlış beyandan sözleşmenin kabulünden önce haberdar olmuşsa, taraflardan hiçbiri diğerine karşı yanlış beyandan ötürü kanuni yollara başvurabilme hakkını elde etmez. Eğer taraflar Nype standart charter parti formlarından birini kullanmışlar ve Yanlış Bildirim Yasası Bölüm 2(2) (Misrepresentation Act 1967)' yi sözleşme kapsamına dahil etmişlerse, bu yasa ilgili mahkemeye veya tahkime, yanlış beyandan ötürü sözleşmenin feshine karar kılma yerine, taraflardan birinin diğerine verdiği zarar ölçüsünde tazminat ödemesi yönünde karar verme yetkisi tanır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 49-50). Yanlış bildirimden ötürü meydana gelen zararlar çeşitli tasnifler altında incelenir. Bunlar;

a) Hile olarak yanlış bildirim: Böyle bir olaya maruz kalan taraf ilgili sözleşmenin tek taraflı feshinin yanında, yanlış bildirimden kaynaklanan zararların da tazminini karşı taraftan isteyebilir. Hile olarak yanlış bildirim kapsamına; bilinçlice yapılan yanlış bildirim, konu hakkında gerçek bilginin var olmaması sebebiyle yapılan yanlış bildirim, dikkatsizlik sebebiyle yapılan yanlış bildirim, yapılan bildirimlerdeki tutarsızlık, ya da bahsi geçen hususta doğru ya da yanlış bir bilginin edinilememiş olması girmektedir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 51-52, 55, 61).

b) İhmal kaynaklı yanlış bildirim: İhmalden ötürü karşı tarafa yanlış bildirimde bulunan ve bu yolla hasara yol açan taraf zararı tazminle yükümlüdür. Yanlış bildirim yasasına göre, yanlış bildirim neticesinde bir sözleşmeye taraf olan kimse, sözleşme yapıldığı zaman karşı tarafın kendisine yaptığı hatalı bildirimini tamamen doğru olarak değerlendirmiş ve netice itibariyle yanlış yönlendirilip bir hasara ya da kayba maruz kalmış ise karşı taraftan hasarın yahut kaybın teminini isteyebilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 51-52, 55, 61).

c) Sözleşmenin teminatında yanlış bildirimle hile yapmak: Bazı durumlarda yanlış bildirim sözleşmeyi teminat altına almak için yapıldığı değerlendirilebilir. Bu tarz gelişen davalarda, yanlış bildirim neticesi doğrudan uğranılan zararlar karşı taraftan talep edilebilmekte ancak sözleşmenin gerçekleşmemesinden ötürü kaybedilen tahmini kazanç karşı taraftan talep edilememektedir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 51-52, 55, 61).

d) Çarter sözleşmesinin bir parçası olan yanlış bildirim: Bazı durumlarda, sözleşmenin bir bölümüymüş gibi yanlış bildirim tekrarlanabilir. Bu şekilde yazılı ya da sözlü olarak sözleşmenin içerisinde geçen yanlış bildirim dayanan maddeler sözleşmenin birer şartı olarak değerlendirilir. Bu durumda mahkeme ya da tahkim bu maddelerden kaynaklanan zararların, bildirimde bulunan tarafça karşılanmasına karar verebilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 51-52, 55, 61).

2.7."ON-OFF HIRE" DENETİMLERİ

NYPE 1993 çarter parti formunun üçüncü maddesi 39 ila 47. satırlardan oluşmuştur. Burada geminin taşıtan faydasına bırakılması ve taşıyana geri bırakılması işlemlerinden önce yapılan "on-off hire" denetimleri açıklanmıştır (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 çarter parti formunda ise 5. madde de geminin "on-off hire" denetimlerinin nasıl yapılacağı ve tarafların bu denetimlerdeki sorumlulukları belirtilmiştir ve 5. madde 107 ila 115. satırlardan oluşmaktadır (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Buna ek olarak Gentime 1999 çarter parti formunda geminin "on-off hire" denetimlerinin zaman

kaybına yol açmayacak şekilde her iki sözleşme tarafının ortaklaşa atadığı bir denetçiyle yapılması gerektiği belirtilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 75). Diğer taraftan zaman çarteri sözleşmelerinin tümünde geminin taşıtan faydasına bırakılması ve taşıyana geri bırakılması sırasında tarafların yükümlülükleri ele alınmaktadır. Buradaki ifadelerle yapılacak ilavelerle “on-off hire” denetimleri hususunda tarafların birbirinden uymasını istedikleri gerekler ortaya konabilir.

2.8.GEMİNİN TAŞITAN FAYDASINA BIRAKILMASI

Baltim 1939 çarter parti formunun birinci maddesinde 14 ila 17. satırlarda zaman çarteri sözleşmesine konu olan geminin hangi limanda taşıtan faydasına tahsis edileceği belirtilir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). Nype 1946 çarter parti formunun ise 18 ila 24. satırlarında geminin hangi limanda ve nasıl bir durumda taşıtan faydasına bırakılacağı belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 çarter parti formunun birinci kısmında 16. kutucuğa geminin taşıtan faydasına bırakılacağı tarih bilgisi girilir ve burada sözleşmenin birinci maddesine bir atıfta bulunularak sözleşme taraflarının bu maddede yer alan (a) veya (b) seçeneklerinden hangisini tercih ettiği bilgisi verilir. Ayrıca 17. kutucuğa geminin taşıtan faydasına bırakılacağı liman bilgisi girilir ve 18. kutucukta ise, geminin taşıtanın faydasına bırakılmasından kaç gün önce taşıtana bir bildirim yapılması gerektiği belirtilir. Linertime 1974 çarter parti formunun birinci maddesi ise 15 ila 35. satırlardan meydana gelmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Baltim 1974 çarter parti formunun birinci kısmında 15. kutucuğa geminin taşıtan faydasına bırakılacağı liman ve 16. kutucuğa geminin taşıtan faydasına bırakılacağı tarih bilgileri girilir. Çarter parti sözleşmesinin ikinci kısmında birinci maddede (19 ila 32. satırlar) ise sözleşmeye konu olan geminin hangi limanda ve ne zaman taşıtan faydasına bırakılacağı konusu birinci kısımda verilen bilgilere atıfta bulunularak açıklanır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5).

Nype 1993 çarter parti formunun ikinci maddesinde geminin taşıtan faydasına nasıl ve nerede bırakılacağı bilgisi yer alır. Bu madde 29 ila 38. satırları

kapsamaktadır. Ayrıca 10. maddede geminin taşıtan hizmetine bırakılabileceği alanlar ve önceden yapılması gerekli bildirimler 125 ila 138. satırlarda belirtilmiştir. Buna ek olarak 16. maddede 205 ila 208. satırlar arasında geminin taşıtan faydasına bırakılması hususu düzenlenmiştir (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 charter parti formunun birinci kısmında 9. kutucuğa geminin taşıtan faydasına bırakılacağı yer ya da alan, 10. kutucuğa geminin taşıtan faydasına bırakılabileceği en son tarih ve geminin taşıtan hizmetine bırakılmaması durumunda sözleşmenin fesih edileceği tarih, 11. kutucuğa geminin taşıtan faydasına nasıl bırakılacağına dair bilgiler girilir. Ayrıca charter parti formunun ikinci kısmındaki birinci maddede (4 ila 42. satırlar), birinci kısımdaki bilgilere atıfta bulunularak ilgili geminin taşıtan hizmetine bırakılması hususu açıklanır (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Baltimore 2001 charter parti formunda ise 15. kutucuğa geminin taşıtan faydasına bırakılacağı liman, 16. kutucuğa bunun tarihi bilgileri girilir. Charter parti formunun ikinci kısmında, 1. maddede (16 ila 27. satırlar) birinci kısımdaki bilgilere atıfta bulunularak sözleşmeye konu olan geminin taşıtan faydasına bırakılması hususu açıklanır. (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Bovertime 2004 charter parti formunda ise birinci kısımda 11. kutucuğa geminin taşıtan faydasına bırakılacağı yer, 12. kutucuğa bunun gerçekleştirileceği tarih bilgileri girilir. Ayrıca sözleşmenin ikinci kısmında 4 ila 51. satırlarda geminin taşıtan faydasına bırakılması hususu birinci madde içerisinde açıklanmaktadır. Buna ek olarak 52 ila 55. satırlarda 2. madde kapsamında bu konudaki taşıyan yükümlülükleri belirtilmektedir (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

Öte yandan zaman charteri sözleşmeleri, anlaşmanın imzalandığı anda, geminin tam anlamıyla su sızdırmaz ve denize elverişli durumda bulunmasını öngörür. NYPE 1946 charter parti formunun 22. satırında bu durum “tight, staunch, strong and in every way fitted for service” yani sızdırmaz, sefere elverişli, güçlü ve tüm donanımlarıyla birlikte sefere hazır bulunmak olarak tasvir edilmiştir. Baltimore 1939 charter parti sözleşmesinde ise 1. maddede gemi; taşıtan faydasına bırakılacağı edileceği zaman “in every way fitted for ordinary cargo service” genel olarak bir yük taşıma işinde kullanılabilecek tüm ekipmanları donanmış ve geniş anlamda hazır şeklinde tarif edilmiştir. Bunun yanında zaman charteri sözleşmesine Hague Kuralları

“Hague Rules” dahil edilirse (NYPE 1946 charter parti formunun 24. Madde bünyesinde bulunur) geminin taşıtan faydasına bırakıldığı esnada denize elverişli bulunması şartı, geminin her seferden önce, özen ve dikkat içerisinde hazırlanması şeklinde yorumlanır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 64-65).

Geminin taşıtan hizmetine bırakılması ifadesi taşıyanın sözleşmeye konu olan gemiyi mürettebatıyla birlikte, sözleşmede belirtilen yerde (NYPE 1946 charter parti formunda 18. Satırda) taşıtan emrine tahsis etmesi anlamına gelir. Ayrıca taşıyan, gemi mürettebatının taşıtandan gelen ticari emirlere ve yönlendirmelere de uyacağını taahhüt eder (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 88). Taşıtan geminin kendi faydasına bırakılması için zaman kaybetmeden yanaşıp bağlanabileceği bir yanaşma yerini, gemi ilgili yere varmadan önce ya da vardığında tayin etmelidir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 456). Zaman charteri sözleşmelerinde geminin taşıtan faydasına bırakılması hususunda genellikle “ATDNSHINC” ifadesi kullanılır. “Any time day or night sundays and holidays included” açılımına karşılık gelir ve gündüz ya da gece fark etmeksizin pazar ve tatil günlerini kapsayan herhangi bir zamanda gemi taşıtan hizmetine bırakılabileceği şeklinde yorumlanır. Geminin taşıtan faydasına bırakılma yeriyle ilgili genel uygulamada, limanla ilgili ifadeler zaman charteri sözleşmesinden silinerek kılavuz kaptan istasyonuna varıldığında (“arrival pilot station” kısaca APS), ilk açık deniz kılavuz kaptanı istasyonuna varıldığında (“arrival first sea pilot station” kısaca AFSPS), liman ayrılışından sonra kılavuz kaptan bırakma noktasında (“dropping outward pilot” kısaca DOP), en son açık deniz kılavuz kaptanı bırakma noktasında (“dropping last outward sea pilot” kısaca DLOSP), gemi ne zaman hazır olursa (“when where ready” kısaca WWR) yahut kesin bir enlem ve boylam değeri ifadeleri buraya girilir. NYPE 1993 charter parti formundaki geminin taşıtan faydasına bırakılmasıyla ilgili ifadeler, Baltimore 1939 charter parti formundakilere benzer şekilde kurulmuştur. Gentime 1999 charter parti formunda ise geminin taşıtan faydasına bırakılmasının gecikmesi durumunda, taşıtana belirli bir süre içerisinde sözleşmeyi fesih hakkı veya herhangi bir fesih başvurusunda bulunmadan sözleşmeye devam seçeneği sunulmuştur (Collins, 2000: 278-282).

Uygulamada zaman çarteri sözleşmelerinde geminin taşıtan faydasına bırakılması ve taşıyana geri bırakılması hususunda ek bir madde olarak bu işlemlerin tipik olarak Greenwich ortalama zamanına (GMT) göre yapılması sağlanır. Eğer bu yönde bir madde sözleşmeye ilave edilmez ise bu işlemler için ilgili yerdeki yerel zaman esas alınır. NYPE 1993 çarter parti formunda geminin taşıtan faydasına bırakılması ve taşıyana geri bırakılması konularında Greenwich Ortalama Zamanının kullanılacağı (GMT) belirtilmiştir. Gentime 1999 çarter parti formunda bu konuyla ilgili tüm zaman hesaplarının GMT üzerinden yapılacağına dair ifadeler bulunur (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 75). Bunun yanında Linertime 1974 çarter parti formuna göre taşıyan gemisini taşıtanın faydasına pazar ve resmi tatil günleri hariç sabah saat 0700 ile öğleden sonra 1000 saatleri arasında bırakabilir. Eğer bu işlem cumartesi günü gerçekleşecekse taşıyan gemisini sabah saat 0700'den öğle vaktine kadar taşıtanın faydasına bırakmalıdır (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 267).

Öte yandan yükü kabul etmeye hazır durumda bulunma olgusu sefer çarterinde daha çok kullanılan bir ibaredir. Kullanılma amacı yük operasyonu için anlaşılın sürenin sayılmaya başlayabilmesi (laytime) içindir. Bu olgu sonradan zaman çarteri çarter parti formlarına da adapte edilmiştir. NYPE 1946 çarter parti formunda geminin taşıtanın hizmetine sunulması esnasında yük operasyonuna hazır olması gerekliliği yer almaktadır. Bununla birlikte ambarlar yeterli bir süre boyunca yük kabulüne hazır durumda kalabilmelidir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 115). Zaman çarteri süresi boyunca gerçekleşen ara ambar temizliklerinde eğer bir önceki yük kirliliği ve sonraki yük de tahıl gibi hassas bir yükse ambarların bu yüke hazırlanması için gerekli olan fazladan zaman, iş gücü, gerekli olabilecek tüm fazladan temizlik malzemeleri ve tatlı su gibi masraflar taşıtan hesabından karşılanır. Harcanan süre de çarter süresinden sayılır ve operasyonun büyüklüğüne göre belirlenen meblağ temizlik gemi mürettebatınca yapılırsa taşıyana ödenir (Collins, 2000: 283). Ayrıca zaman çarterinde gemi ambarları ve diğer yükleme unsurları ile gemi işlerliği arasında bir ayırım yapmak pek kolay değildir. NYPE 1946 çarter parti formu ve benzer diğer zaman çarteri sözleşmelerinde geminin en geniş anlamda tüm unsurlarıyla birlikte hazır durumda taşıtan hizmetine bırakılması gerektiği ifade edilir. Bu paralelde NYPE 1946 çarter parti formunda yer alan "in every way fitted for

service” ifadesinin gemi yük donanımını da kapsadığı savunulabilir. Baltimore 1939 charter parti formu ise bu ikilemden “ordinary cargo service” ve ready” ibarelerinin kullanılmasıyla kurtulmaktadır. Mahkemeler bu ibarelerle gemi ve donanımının kastedildiğine kanaat getirmektedirler (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 115-116).

Hazır olma ve tüm yükleme ekipmanlarıyla donatılmış olma ticari yönüyle değerlendirilmelidir. Keza yük operasyonuna ciddi oranda etki etmeyen birtakım yük donanımı eksiklikleri görmezden gelinebilir. Bu eksiklikler anlaşmada önemli bir noktayı teşkil etseler bile, ticari kazancı o boyutta etkilemediği düşünülebilir. Tersî durumunda ise sözleşme tehlikeye girebilir ve fasihine dahi karar verilebilir Genel bir kaide olarak taşıyan ilgili gemisini sıradan bir yük operasyonunda kullanacağı ekipmanları donanmış olarak taşıyan faydasına sunar. Ancak taşıtanın talimat verdiği her farklı yük operasyonu için gerekli olan donanımı ise bulundurmamak zorunda değildir. Fakat özel nitelikli bir yük, zaman charteri sözleşmesinde özellikle belirtilirse ve bu yük için gerekli birtakım özel nitelikli yükleme ekipmanlarının kullanılması gerektiğinde birtakım sorunlar oluşabilmektedir. İlgili bu donanım bulunmadığı takdirde geminin “in every way fitted for the service” ibaresindeki geniş anlamıyla hizmete hazır olma durumu söz konusu olmamakta ve taşıyan zaman charteri sözleşmesi hükmünü çiğnemiş olmaktadır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 116-118, 120-121).

NYPE 1946 charter parti formunda bulunan “tight, staunch, strong and in every way fitted for the service” ibareleriyle, Baltimore 1939 charter parti formunda yer alan “in every way fitted for ordinary cargo service” deyimlerinin esas olarak geminin fiziksel kondisyonuyla alakalı olduğu düşünülse de aslında bu ifadelerin anlamı fiziksel olarak elverişli bir gemi talebinin yanında, çeşitli dokümantasyon ve yeterli sayıda işinde ehil mürettebatla donanmış bir geminin hazır bulundurulması şeklinde geniş çerçevede yorumlanabilir. Charter sözleşmesi altında taşıtanın talimatlarına uygun hareket edebilmek için geminin denize elverişli, tüm donanımları donatılmış ve işler durumda olduğunu belgeleyen tüm ilgili sertifika ve dokümanların gemi taşıyan faydasına bırakılacağı zaman ve yük operasyonu sırasında hazır bulunması gerekir. Ancak taşıyan gemide bulundurmamakla yükümlü olduğu mürettebat sayısı,

bunların yeterlilikleri ve ücretlendirilmeleri hususunda kendi kendini sorumlu tayin etmiş olan ve yasal kuralların dışında oluşmuş I.T.F (The International Transport Workers' Federation) Federasyonunun sertifikasını bulundurmamak ve dolayısıyla bu yapının ortaya koyduğu standartları karşılamak zorunda değildir. Bu sebeple bu kurumun müdahalesinden kaynaklanan gecikmelerden ve zararlardan ötürü taşıyan zaman charteri sözleşmesi çerçevesinde sorumlu tutulamaz (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 116-118, 120-121).

Diğer yandan geminin “fitted” yani yük operasyonuna hazır oluşu durumu karşısı ispatlanıncaya kadar doğru olduğu kabul edilen bir olgudur ve denize elverişlilik ile tam donanımlı olma aynı anlama gelmemekle birlikte geminin tam donanımlı (fitted) sayılmasında denize elverişliliğin önemi büyüktür. Bu sebeple geminin emniyetine, güvenliğine ya da yükün bütünlüğüne zarar vermeyecek boyuttaki uygunsuzluklar sebebiyle gemi, denize elverişsiz ya da tam donanımlı (fitted) olmayan bir gemi olarak kabul edilemez. Taşıtan geminin protestosuz kabulüyle, geminin kendi faydasına bırakılmasını kabul etmeme, sözleşmeyi fesih edebilme ve eğer bir hasara maruz kalmış ise bunu tazmin edebilme haklarını kaybetmez (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 116-118, 120-121). Denize elverişlilik ifadesinin bu noktada gemiden tam anlamıyla bir mükemmellik talep etmediği açıktır. Bu konuda mahkemelerde görülen uzun tartışmalardan sonra günümüzde geminin denize elverişliliği hususu tam bir zorunluluktan ziyade taşıyanın üzerinde büyük bir özen ve hassasiyetle çalışmak zorunda olduğu bir yükümlülük olarak tanımlanmaktadır (Kendall, Buckley, 2001: 50-51).

Geminin denize elverişliliği üzerinde açık ve tam bir kontrol hakkı ise gemi kaptanına aittir. Dolayısıyla zaman charterinde taşıyan charter süreci boyunca her sefer başlangıcında geminin denize elverişli kondisyonunu koruması hususunda tam bir mesuliyete sahiptir. Örneğin, bir gemi üç yıllığına Brezilya’dan, Japonya’ya demir cevheri taşımak amacıyla zaman charteri sözleşmesiyle tutulmuş ve bu üç yıl içerisinde 12 yüklü sefer gerçekleştirmiş olsun. Taşıyan bu 12 seferin her birinin başlangıcında ve sonrasında ayrıca balastlı seyirlerde geminin denize elverişli hale getirilmesi ve bulundurulması için gereken her türlü tamirat, bakım ve tutum işlemini

büyük bir özen ve hassasiyetle yerine getirmekle mükelleftir. Kısacası ne zaman gemi, yükleme limanında yahut tahliye limanında bulunduğunu diğer ilgili tarafa bildirirse ve taşıtan gemiyi yüklemeye hazır olduğunu beyan ederse, zaman çarteri sözleşmesine konu olan gemi o zaman için denize elverişli kondisyonda bulunmalıdır. Bu arada unutulmamalıdır ki gemi hakkında geminin bağlı olduğu klaslama kuruluşunun gemi adına düzenlediği gemi yapısının deniz yolculuğuna elverişli olduğuna dair sertifika, diğer ifadeyle denize elverişlilik sertifikası, tek başına taşıyanın denize elverişlilik yükümlülüğünü yerine getirdiğinin bir kanıtı olarak kabul edilemez. Bunun yanında taşıyan bu yükümlülükle birlikte ilgili geminin yük donanımlarının da yük operasyonuna her anlamda hazır ve çalışır olduğu garantisinde bulunmuş olur. Ayrıca zaten zaman çarterine konu olan gemi yük operasyonunun başlangıcında zaman çarteri sözleşmesinde belirtilen yükler için hazır ve iyi kondisyonda olma mesuliyetine sahiptir. Bu garanti bazen yüke elverişlilik (cargo worthiness) olarak adlandırılır (Kendall, Buckley, 2001: 50-51).

2.8.1. Denize Elverişsiz Geminin Taşıtan Faydasına Bırakılması

Taşıtan, denize elverişsiz, tam anlamıyla su sızdırmaz olmayan bir geminin kendi faydasına bırakılmasını kabul etmek zorunda değildir. Önce bu uygunsuzluğun giderilmesini karşı taraftan talep edebilir. Bununla birlikte taşıtan denize elverişsiz bir gemiyi red edebileceği gibi, taşıyanın çarter parti sözleşmesinde belirtilen en son geçerlilik tarihine kadar gemiyi su sızdırmaz hale getirmemesi durumunda zaman çarteri sözleşmesini tek taraflı fesih edebilir. Eğer geminin denize elverişsizlik durumu, geminin taşıtanın faydasına sunulacağı zaman veya öncesinde oluşmuş ve bu durum zaman çarteri sözleşmesini tamamen fesih edebilecek boyutta değilse, taşıtan zaman çarteri sözleşmesini tek taraflı fesih hakkına sahip olmaz sadece taşıyandan gemiyi biran önce denize elverişli duruma getirmesini talep edebilir. Bunun akabinde taşıyan da sözleşmenin en son geçerlilik tarihinden önce gemiyi denize elverişli duruma getirmeyi başarabilirse taşıtan gemiyi kabul etmek zorunda kalır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 65-66).

Eğer gemi zaman çarteri sözleşmesinde tarif edildiği şekilde taşıtana tahsis edilmezse, geçerli bir hazırlık beyanı taşıyan tarafından verilmemiş olur. Buna göre taşıyan fesih maddesince tanınan zaman sonuna kadar geçerli bir hazırlık mektubu verilemediği takdirde (NYPE 1946 çarter formu 95. Satır) taşıtanın zaman çarteri sözleşmesini fesih etme hakkı doğar. Buna benzer bir maddede de Baltimore 1939 çarter parti formunun 22. maddesinde bulunur. Diğer yandan geminin kusurlu biçimde taşıtan faydasına bırakılması neticesinde ortaya çıkabilecek bazı sonuçlar şu şekilde özetlenebilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 113-114);

- 1) Taşıtan fesih şartlarına dayanarak (Cancelling Clause) sözleşmeyi fesih edebilir (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 269-271).
- 2) Çarter ücreti için süre sayımı başlamayabilir. NYPE 1946 çarter parti formunun 5. maddesine göre çarter ödemesinin yapılabilmesi için geçerli bir hazırlık mektubu verilmelidir. Benzer şekilde Baltimore 1939 çarter parti formunun 1. maddesinin 16. satırında belirtildiği üzere gemi tüm ekipmanlarıyla ve tam olarak hazır olmadığı sürece çarter süresi sayılmaya başlamaz (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 269-271).
- 3) Eğer geminin durumu taşıyanın sorumluluklarından herhangi biri açısından bir ihlal teşkil ediyorsa ve taşıtanlar normal olarak bir kayba maruz kalmışlarsa, hasarları sebebiyle taşıyana karşı hak kazanırlar (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 269-271).
- 4) Taşıtan söz konusu uygunsuzluklar giderilmeden gemi tahsisini kabul etmeyebilir. Eğer bu uygunsuzluklar zamanında giderilmeyip taşıtan açısından anlaşmanın yapılma amacını yok ederse, taşıtan zaman çarteri sözleşmesinin tek taraflı fesih edebilir (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 269-271).
- 5) Eğer gemi durumu taşıtanı tüm anlaşmadan edineceği yarardan mahrum bırakıyorsa, taşıtan zaman çarteri sözleşmesini tek taraflı fesih edebilir (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 269-271).

2.9.TİCARİ KISITLAMALAR

Baltim 1939 çarter parti formunun 18 ila 20. satırlarında anlaşmaya konu olan geminin hangi kısıtlamalar çerçevesinde çalıştırılabileceği belirtilmiştir ayrıca bu kısımda 7 satırlık bir boşluk tarafların uygun gördüğü ticari kısıtlamaların girilebilmesi için boş bırakılmıştır ve tüm bu kısımlar aynı zamanda sözleşmenin 2. maddesini oluşturmaktadır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). Nype 1946 çarter parti formunda ise bir ticari kısıtlama olarak 26 ila 35. satırlar arasında geminin hangi şartlar altında ve nerede çalıştırılabileceği bilgisi yer alır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 çarter parti formunun 20. kutucuğunda ticaret kısıtlamaları ve ikinci kısımda belirtilmiş olan (a) veya (b) seçeneklerinden hangisinin seçildiği belirtilir. İkinci kısımda ise 3. maddede bu seçenekler açıklanmaktadır. Burada geminin hangi koşullarda ve işlerde çalıştırılabileceği birinci kısımdaki bilgilere atıfta bulunularak 43 ila 69. satırlar arasında açıklanır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Baltim 1974 çarter parti formunda 17(a) kutucuğunda geminin hangi ticaret kısıtlamaları içerisinde çalıştırılabileceği belirtilir. Ayrıca sözleşmenin ikinci kısmında bu kısıtlamalar birinci bölümde verilen bilgilere atıfta bulunularak 33 ila 42. satırlarda açıklanır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5). Nype 1993 çarter parti formunda 5. madde bünyesinde 70 ila 76. satırlar arasında sözleşmeye göre işletilecek gemi için ticaret kısıtlamaları ortaya konur (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 çarter parti formunda 13. kutucukta ticaret kısıtlamaları ve geminin gönderilemeyeceği ülkeler belirtilir. Ayrıca ikinci kısımda 2. madde uyarınca 43 ila 59. satırlarda birinci kısımda verilen bu bilgilere atıfta bulunularak geminin hangi ticari kısıtlamalar dahilinde çalıştırılabileceği açıklanır (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Baltim 2001 çarter parti formunun 17. kutucuğunda (a) kısmında ticaret kısıtlamaları belirtilir ayrıca sözleşmenin ikinci kısmında 2. maddede birinci kısımda yazılan bilgilere atıfta bulunulur ve 28 ila 36. satırlarda bu kısıtlamalar açıklanır (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Bovertime 2004 çarter parti formunda ticaret kısıtlamaları 3. madde bünyesinde 56 ile 67. satırlar arasında belirtilir ve 16. kutucuğa atıfta bulunulur (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

Bu kısıtlamalar sözleşmelerde genellikle tekne sigortasının belirttiği ticari kısıtlamalar dahilinde oluşturulur veya benzer ifadeler kullanılır ancak bu noktada her zaman Sigorta Enstitü Garanti Limitleri'nin (Institute Warranty Limits) yeterli olmayabileceği bilinmelidir. Ayrıca birçok sigorta şirketinin bu konuda birbirinden farklı ticari bölge kısıtlamaları olabilir (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 260). Zaman çarteri sözleşmelerine ticari kısıtlama koymanın amacı açıktır. Bu kısıtlamalarla taşıtanın bir takım bölgeler dışında sefer planlaması yapması ve gemiyi bu alanlara sevk etmesi engellenir ve böylelikle gemiyi birtakım seyir ve ticari tehlikelerden alıkoyma amaçlanır. Öte yandan geminin zaman çarteri sözleşmesinde belirtilen ticari kısıtlamalar dışında seyir ettirilmesini istemek, taşıtanın sözleşme şartlarına uymadığını gösterir. Bu durumda gemi kaptanı, taşıtanın seyir limitlerinin dışına yolculuk yapma talimatını, uygun bir biçimde geri çevirebilir. Ayrıca sözleşmede belirlenen ticaret alanlarının dışındaki bir bölgeye gönderilmek için yüklenmiş olan bir yükün konşimentolarını da gemi kaptanı imzalamak zorunda değildir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 105).

Taşıtanın talimatlarına uyararak, sözleşmede belirtilenlerin dışındaki alanlara geminin sevk edilmesi, taşıyanın bir sonraki izin verilen ticari alan dışı seyir talebine karşı çıkma hakkından veya ilgili seyir sebebiyle uğradığı zararı taşıtandan talep etme hakkından feragat ettiği anlamına gelmez. Fakat taşıyan, tüm ilgili bilgilere haiz olarak sözleşmeyle izin verilen ticari seyir alanları dışında kalan bir sefere gemisini gönderiyorsa, bir sonraki sözleşmeyle izin verilen ticari alan dışı sefer talimatını geri çevirme ve olabilecek zararları taşıtandan tazmin etme haklarından feragat etmiş sayılır. Diğer taraftan daha önce de belirtildiği üzere taşıyan bu durumu bir protestoyla bildirdikten sonra gemiyi taşıtanın talimat verdiği sefere gönderirse, taşıyan ilgili bölgedeki çarter ücreti piyasası, sözleşmede anlaşılan çarter ücretinden fazla ise piyasadaki çarter ücretini ve bu yolculuğun yapılabilmesi için ek masraflarda bulunulmuş ise bunların ücretini taşıtandan talep etmeye hak kazanır.

Öte yandan zaman çarteri sözleşmelerinde tarafların sözleşmede belirtilen ticari alanların dışına çıkabileceğini belirten bazı şartların sözleşmelere ilavesi olağan bir durumdur. Böyle bir durumda, taşıtan anlaşmada belirtilen ticari kısıtlamaların

kapsamındaki bir sefer için gemiye talimat verdiği zaman, geminin ilgili sigortacılarına söz konusu kısıtlama kapsamı sefer için fazladan sigorta ücreti ödemeyi kabul eder. Ancak bu fazladan ödenen prim, taşıtanı, ilgili gemiyi sözleşmede belirtilen ticari alanların dışında olsa dahi, emniyetli limanlara gönderme yükümlülüğünden alıkoymaz (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 88, 106-107).

2.10.YÜK KISITLAMALARI

Baltim 1939 çarter parti formunun 2. maddesinde 21 ila 22. satırlarda çarter parti sözleşmesine konu olan gemiyle taşınması yasaklanan yükler belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). Nype 1946 çarter parti formunda 25. satırda hangi yüklerden geminin muaf olacağı bilgisi yer alır ve 26 ila 35. satırlarda ise hangi yüklerin yasal olacağı belirtilir fakat özellikle yasaklanan yükler hakkında bir ifade bulunmaz (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 çarter parti formunda ise 21. kutucukta zarar verici, yanıcı, patlayıcı ve kısıtlanmış yükler belirtilir ve bunlara dair açıklamalar ikinci kısımda 3. maddede 43 ila 69. satırlar arasında yapılır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Baltim 1974 çarter parti formunda 17(b) kutucuğuna geminin hangi yük kısıtlamaları dahilinde çalıştırılabileceği bilgisi girilir ve bunun hakkında açıklama ikinci kısımda 2. madde bünyesinde 33 ila 42. satırlarda bulunur (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5).

Nype 1993 çarter parti formunda ise 4. madde içerisinde 48 ila 69. satırlarda tehlikeli yükler ve çarter parti sözleşmesinde taşınmasına izin verilmeyen yükler belirtilmektedir (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 çarter parti formunda 15. kutucukta hariç tutulan yükler ve 16. kutucukta zararlı yükler belirtilir. Birinci kısımdaki bu bilgilere atıfta bulunularak ikinci kısımda 3. madde bünyesinde 60 ila 86. satırlarda yük kısıtlamaları ve yükle ilgili muafiyetler açıklanmıştır (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Baltim 2001 çarter parti formunda 17(b) kutucuğuna hariç bırakılan yükler yazılır ve bu konu hakkında açıklama 2. madde içerisinde 28 ila 36. satırlarda belirtilir (Bimco Web (c), erişim 27

Mayıs 2010: 1-5). Bovertime 2004 charter parti formunda 17. kutucukta sözleşmeyle hariç tutulan yükler ve 18. kutucukta gemiyle taşınabilecek tehlikeli yüklerin ne kadar taşınabileceği belirtilir. Ayrıca ikinci kısımda 4. maddede 68 ila 96. satırlarda yük kısıtlamalarıyla ilgili birinci bölümde verilen bilgilere atıfta bulunularak açıklamalar yapılır (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

Bunun yanında Linertime 1974 charter parti formunda geminin yasal yükleri taşımak için yasal taşıma işinde ve yalnızca emniyetli limanlarda çalıştırılabileceği belirtilmiştir. Ayrıca bu iyi durumda ve emniyetli olan limanlarda gemi her daim yüzer durumunu koruyabilmeli ya da kendi boyutlarındaki bir geminin rahatça ve genel bir uygulama olarak emniyetli biçimde karaya oturabildiği bir yerde bulundurulmalıdır. Bu nitelikteki limanlar seçilirken 20. kutucukta belirtilen kısıtlamalar dahilinde seçim yapılmalıdır. Bu maddeye göre gemi hem yasal yüklerde hem de yasal taşıma işlerinde kullanılmalıdır. Bu noktada yalnızca yükleme ve tahliyenin yapıldığı limanlarda değil ayrıca geminin kayıtlı bulunduğu ülke kurallarınca ve zaman charteri sözleşmesinin geçerli hukukunca da geminin sevk edildiği yük ve ticaret yasal olmalıdır (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 261). Bununla birlikte askeri yükler ve savaş gereçleri de yasal birer yük kapsamında değerlendirilebilir. Fakat, yüklenen yük ilgili yerdeki yerel yasalarda izin verilen miktardan fazla olursa ya da tahliye limanındaki yerel yasa limitlerinin üzerindeyse taşınan yük yasal bir emtia olmayacaktır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 125).

Zaman charteri sözleşmesinde hariç tutulan yani yüklenmesine sözleşme çerçevesinde izin verilmeyen bir emtianın yüklenmesi sözleşmenin ihlali anlamına gelir ve ilgili yükün yüklenmesine dair talimat, gemi kaptanı tarafından uygun bir yolla geri çevrilebilir. Konu hakkında geçmişte mahkemelerce verilmiş kararlar nazara alındığında genellikle sözleşmede hariç tutulan emtianın gemiye yüklenmesi, sözleşmenin çok ciddi bir ihlali olarak değerlendirilmiştir. Buna karşın günümüz mahkemeleri ise sözleşmede yer alan, sözleşme harici herhangi bir emtianın, herhangi bir miktarda yüklenmesi durumunda, taşıyana bu gerekçeye dayanarak sözleşmeyi fesih hakkı tanımayı uygun görmezler. Sadece taraflar arası anlaşmayı kökünden etkileyecek kadar ciddi sonuçları olacak durumlarda, bu hak taşıyana

tanınmaktadır. Taşıtan ilgili yük hakkında taşıyanın bilgisi olmaksızın ya da kendisine verilmiş bir protesto mektubuna rağmen, sözleşmede hariç tutulan bir emtiayı gemiye yükletirse, taşıyan sözleşmede hariç tutulan bu yükün taşınabilmesi için o zamanki çarter ücreti piyasası değerleri göz önünde bulundurularak, taşıtandan ek bir taşıma ücreti talep etmeye hak kazanır. Ayrıca taşıtanın, bu taşıma işiyle yol açacağı zararları karşılaması ve bu yükün taşınması için verilen taahhütleri yerine getirmesi beklenir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 125-126).

Diğer taraftan Nype 1946 çarter parti formunun tehlikeli yüklerin yüklenmesini yasaklayıcı bir hükmü bulunmamaktadır. Ancak Baltim 1939 çarter parti formunun 21 ve 22. satırlarında “no live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar or any of their products)” ifadeleriyle canlı hayvan ya da zarar verici yüklerin, yanabilir veya tehlikeli yüklerin şöyle ki; asitler, patlayıcılar, kalsiyum korbit, ferro silikon, nafta, benzin, tar ya da bunların türevlerinin gemiye yüklenmesi sözleşmeyle yasaklanmıştır. Bu tanımda yer alan such as” ifadesi “for example” yani; “örneğin” anlamına gelir ve parantezde verilen bu yükler birer örnektir ve anlatılmaya çalışılan tehlikeli yükler ifadesinin genel anlamını kısıtlandırmaz (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 126). Bunun yanında özel bir yük kendisine has yapısı itibariyle tehlikeli yük sınıfında olmasa bile tehlikeli olabilir. Kendine has paketlenme şekli de dahil, birtakım nitelikleriyle gemiye ya da gemideki diğer yüklere zarar verebilir. Bu nedenle taşıtan eğer taşıyan ve mürettebatı konu hakkında zaten bilgi sahibi değilse ya da bilgili olmak zorunda değilse ilgili yük ve karakteri hakkında taşıyana bilgi vermeden gemiyi yüklerse genel kaide olarak sözleşmeyi ihlal etmiş olur. Diğer yandan taşıyan tehlikeli yük olarak geçmeyen ancak tehlikeli bir yük olabilecek özel niteliklere sahip bir yükün (örneğin kömür yükü) hangi koşullarda ve nasıl yüklenmesi gerektiğini, seyahat boyunca hangi koşullarda saklanarak tehlike risklerinin azaltılabileceğini veya bertaraf edilebileceğini bilmekle ve bunu uygulamakla yükümlüdür (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 126-130).

Öte yandan bir yük sözleşmede hariç tutulmadığı müddetçe taşıyanın yük hakkında sorumluluğu bulunur. Fakat özel bir yük hakkında taşıyana verilen bilgi

gerçekten tamamıyla farklı ve söz konusu yüke ait değilse, taşıma neticesi oluşabilecek tüm risk ve hasarlardan taşıtan sorumlu olur. Tehlikeli yük konusunda NYPE 1946 charter parti formunun 24. maddesi United States Carriage of Goods By Sea Act 1936 yasasını içerir ve bu yasanın bölüm 4(6)'sı üç parçaya ayrılmıştır. Birinci parça taşıyana; tehlikeli yükün bu niteliğinden haberdar olup, rızası dahilinde yüklenmediğinde yanıcı, patlayıcı veya tehlikeli maddeyi karaya indirme, yok etme ya da etkisiz hale getirebilme yetkisini tanır. İkinci parça, taşıtanı ortaya çıkan tüm zararlardan ve masraflardan sorumlu tutar. Üçüncü parça, taşıyanın bilgisi ve rızası dahilinde tehlikeli olmayan yükün gemiye yüklenmesi fakat ilgili maddenin gemi ya da yük için tehlikeli hale gelmesi durumunda da birinci kısımda listelenen hakları taşıyana tanır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 126-130).

Diğer taraftan, aynı kanunun Bölüm 4(3)'ünde, taşıyanın tam sorumluluk (absolute obligation) altında olma durumu gayretli bir çalışma sorumluluğuna (obligation of due diligence) indirgenmiştir. Yani; taşıtan kendi hatası veya hizmetkarlarının bir hatası yahut ihmali neticesinde sonuçlanmayan herhangi bir durumda, taşıyan tarafından ilgili kayıp ya da hasarlardan sorumlu tutulamaz. Buna karşın taşıyan, NYPE 1946 charter parti formunun 8. maddesindeki tazmin ifadesine dayanarak tehlikeli yükün yüklenmesi talimatından ötürü ortaya çıkan hasarlardan taşıtanı sorumlu tutabilir. Bu olay taşıtanın herhangi bir yanlış tutumuna bağlı değildir. Bu hükümlerle taşıyan; taşıtanın sözleşmede kullanılan genel hukuk altındaki zımni sorumluluk içerisinde değerlendirilmesinden ve United States Carriage Of Goods By Sea Act Sözleşmesi'nin Bölüm 4(6)'sının ikinci kısmında yer alan gayretli çalışma sorumluluğu altında değerlendirilmesinden kaçınmış olur. Taşıyanın saklı bir seçeneği olarak, gemisinde tehlikeli olmayan yüklerin taşınması için zaman charteri sözleşmesine dahil olan bir taşıyan, sözleşmenin ihlal edilerek gemisinin taşıtan tarafından tehlikeli yük taşıma işinde kullandığını ortaya çıkarırsa, oluşan hasarların tazminine ek olarak tehlikeli çalışmadan ötürü ekstra ödeme talebinde de bulunabilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 126-130).

2.11.TAŞIYANIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Baltim 1939 çarter parti formunda 3. madde bünyesinde 23 ila 28. satırlarda taşıyanın sağlamakla yükümlü olduğu gerekler belirtilirken 12. maddede 92 ila 94. satırlara arasında gemi kazanlarının nasıl ve ne şartlar altında temizleneceği belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). Nype 1946 çarter parti formunda ise birinci madde 36 ila 38. satırları kapsar ve taşıyanın sağlamakla yükümlü olduğu gerekler belirtilir. Bunların yanında Nype 1946 çarter parti formunda 22. madde 140 ila 144. satırlardan oluşmuştur ve taşıyan ile taşıtanın yük elleçleme ekipmanlarının sağlanması hususundaki yükümlülükleri belirtilmiştir. 23. madde ise 145 ila 150. satırlardan oluşmuştur burada geminin gece ve gündüz etkin bir şekilde çalıştırılması hususundaki taşıyan ve taşıtan sorumlulukları açıklanmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 çarter parti formunda 4. maddede 70 ila 81. satırlarda taşıyanın sağlamakla yükümlü olduğu gerekler belirtilmiştir. Bu formda 32. kutucukta gemi kazanlarının kaç saatte temizleneceği belirtilir ve 15. madde bünyesinde 299 ila 306. satırlarda gemi kazanlarının temizlenmesi hususu ele alınır. Ayrıca 29. madde bünyesinde gece çalışmalarında güverte alanlarının aydınlatılması hususundaki yükümlülük 448 ila 452. satırlarda ele alınmıştır. Geminin balastlanması durumu ve bu işlemde kimin sorumlu tutulacağı ise 31. madde içerisinde 460 ila 462. satırlarda belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Baltim 1974 çarter parti formunun 3. maddesinde taşıyanın sağlamakla yükümlü olduğu gerekler 43 ila 53. satırlarda belirtilmiştir ayrıca 12. madde bünyesinde 186 ila 191. satırlarda gemi kazanlarının temizlenmesi hususu ele alınmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5).

Nype 1993 çarter parti formunda 6. maddede 77 ila 82. satırlarda taşıyanın sağlamakla yükümlü olduğu gerekler belirtilmektedir. Bunun yanında 26. madde bünyesinde 280 ila 283. satırlarda geminin seyirinden hangi tarafın sorumlu olduğu belirtilmiştir ayrıca yük elleçleme ekipmanları ve gemi güverte aydınlatmalarının işlerliği 28. maddede 288 ila 302. satırlarda düzenlenmiştir. 36. madde bünyesinde 433 ila 439. satırlarda gemi ambarlarının temizlenmesi hususu ele alınmıştır. 37.

maddede gemiyle ilgili vergiler ve bu vergi tutarlarından kimin sorumlu olacağı 440 ila 444. satırlarda düzenlenmiştir. Son olarak 40. madde bünyesinde tarafların charter süresi boyunca dökümantasyon hususundaki sorumlulukları 454 ila 459. satırlarda düzenlenmiştir (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 charter parti formunda ise 11. madde bünyesinde 263 ila 303. satırlarda taşıyanın yükümlülükleri ele alınmıştır ayrıca 7. maddede geminin yük donanımları ve ekipmanlarıyla ilgili sorumluluk 152 ila 175. satırlarda düzenlenmiştir. Bunların yanında 15. madde bünyesinde taşıtanın talepleri 383 ila 451. satırlarda ele alınmıştır. Bu kapsamda; gemi planları, baca forsunun değiştirilebilmesi, haberleşme olanakları, tutulması gereken kayıtlar, gemi kaptanı ve zabitlerinin değiştirilebilmesi, süperkargo atanması, taşıtanın hizmetkarlarının yiyecek masrafları, gemi kaptanının temsil durumu, ilgili gemiyi bir başkasının faydasına tahsis edebilme, gemi kondisyonu incelemeleri, hava tahminlerine göre geminin rotasının belirlenmesi, gemiyi rihıtmında bekletme, gemi ambarlarının yıkanması konuları vardır. 18. maddede ise tarafların sorumlulukları 566 ila 640. satırlar arasında ele alınmıştır. Son olarak 34. kutucukta geminin sigorta bedeli belirtilirken geminin sigortalanması ile ilgili gerekler 655 ila 664. satırlarda belirtilmiştir (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Baltime 2001 charter parti formunda 3. maddede 37 ila 47. satırlar arasında taşıyanın yükümlülükleri belirtilir (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Boxtime 2004 charter parti formunun da 6. maddesinde 128 ila 202. satırlarda taşıyanın yükümlülükleri belirtilir ayrıca 11. maddede geminin yük ekipmanları ve donanımı hususu 409 ila 448. satırlarda düzenlenir ve bunlara ilave olarak 19. maddede taşıyanın sorumlulukları ile yükümlülükleri 1095 ila 1191. satırlarda belirtilir. Dondurulmuş yüklerin taşınması hususu 20. madde bünyesinde 1192 ila 1238. satırlarda düzenlenirken geminin seyri hususu 1259 ila 1264. satırlarda 22. maddede düzenlenir. Son olarak 23. madde bünyesinde geminin sigortasıyla ilgili hususlar 1265 ila 1296. satırlarda düzenlenir (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

Zaman charterinde taşıyan genel olarak; mürettebatın tutulması ve ücretlerinin ödenmesi, geminin sigortalanması, geminin işletim masraflarının karşılanması ve bakım masraflarının ödenmesinden sorumludur. Taşıyanın en önemli ödevi ise

zaman çarteri sözleşmesine konu olan geminin yük operasyonlarının ve seferlerinin emniyetli bir biçimde gerçekleştirilmesini sağlamaktır (Nunes, 2004: 568). Ayrıca Linertime 1974 çarter parti formunun 4. maddesinde 73. ila 74. satırlarda taşıyanın gemisini tam anlamıyla yeterli seviyede etkin bulundurması, makine ve güverte kondisyonunu iyi düzeyde zaman çarteri sözleşmesi süresince koruması gerektiği bildirilmiştir. Bu konuda zaman çarteri sözleşmesinde özellikle ifade edilen bir şart bulunmasa dahi geminin denize elverişli tutulması ve gemi bakımının yeterli düzeyde yapılması hususları taşıyanın temel bir ödevi olarak değerlendirilir. Ayrıca İngiliz Hukukunca taşıyanın denize elverişlilik konusundaki taahhüdü aksi sözleşmede belirtilmedikçe varsayılr (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 259-260).

Bununla beraber taşıyan Nype 1946 çarter parti formunda tedbirli bir inceleme ve araştırma programı tutmak, değişim ve tamirler, geminin makineleri veya tüm ekipmanlarının iyi kondisyonda çalışabilmesi için yapılabilecek işlerden sorumlu tutulmuştur ve bunların gerçekleştirilmemesi bir sözleşme ihlali anlamına gelmektedir. Ancak gemi bozulur veya denize elverişli olma halini yitirse sırf bu sebepten ötürü otomatik olarak taşıyanın sözleşmeyi ihlal ettiği kanaatine varılamaz. Eğer çarter süresi içerisinde gemi makinesi ya da ekipmanları iş görmez hale gelirse taşıyan haklı pozisyonunu yitirmemek için akılcı adımları ve hamleleri kabul edilebilir bir süre içerisinde gerçekleştirmelidir. Taşıtanın geminin bakım tutum şartında ihlal yapıldığına dair yasal yola sahip olma durumu yalnızca bu sorunun tamamen sözleşmeden edinilecek yararı ortadan kaldıracı ciddi boyuttaki hasarlara sebep olabileceği gösterilebildiği takdirde söz konusu olabilir. Örneğin sözleşmeyi fesih edebilecek kadar uzun bir süreyi kapsayan gemi makinelerindeki bir uygunsuzluğun, kabul edilebilir bir zaman dahilinde çözülemeden devam etmesi halinde taşıtanın yasal yolla sözleşmeyi tek taraflı fesih hakkından bahsedilebilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 137, 165-166).

Öte yandan çarter parti sözleşmelerinde belirtilen maaş (wages) sözcüğünün anlamı yasal olarak tüm mürettebatın hizmetleri karşılığında almaya hak kazandığı bedel olarak tanımlanabilir ve bu ücretlerin çalışanlara ödenmesi taşıyanın görev ve sorumluluğu dahilindedir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 165). Diğer taraftan

Nype 1946 çarter parti formunun 26. maddesi taşıyanı geminin sigortalanması için sorumlu tutmuştur. Maddede “same as when trading for their own account” ibaresi bulunur yani taşıyan gemiyi kendi adına çalıştırmış gibi gerekli olan tüm sigorta işlemlerinden sorumlu tutulmuştur. Yine Nype 1946 çarter parti formunun 36 ve 37. satırlarında taşıyanın sigorta ücretini ödemekle yükümlü olan taraf olduğu belirtilmiştir. Bu ifade 26. madde ile güçlendirilmiştir ve ilgili ifadeler taşıyanın savaş riski, tekne sigortası ve makine sigortası bedellerini karşılamasını ister (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 136). Sigorta kapsamına alınacak riskler ve gemi değeri hususları taşıyanın sağduyusuna bırakılmıştır. Ancak bu sağduyu tedbirli bir taşıyanın sahip olması gereken standartlara göre belirlenip uygulanmalıdır. Bu konuda gelişmiş güzel bir serbestlik taşıyana tanınmaz (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 441-443).

Baltim 1939 çarter parti formunun 3. maddesi de taşıyandan geminin sigortalanması ve sigorta ücretlerinin ödenmesini talep eder. Daha belirgin bir hüküm sözleşmenin 21. maddesinde yapılmıştır ve geminin savaş risklerine karşı sigortalanmasıyla ilgili yükümlülüğü içerir. Buna göre eğer gemi maddenin (A) bölümünde belirlenen tehlikeli bölgelerde ticaret yaparsa, (B) bölümünde yer alan 145 ila 148. maddeler uyarınca taşıyan kendisini ilgilendiren; gemi, çarter ücreti ve diğer ticari kazanımlarını bu çerçevede maruz kalabileceği tehlikelere ve diğer uygun risklere karşı sigortalama yükümlülüğüne sahip olur. Ayrıca taşıyan bu sigorta hususunda taşıyanın temel çıkarlarını da gözetmelidir. Fakat taşıyanın sigorta primini ödeme yükümlülüğü taşıyan veya onun hizmetkarının sebep olduğu bir gemi hasarında maruz kaldığı hasarı taşıyandan talep edemeyeceği anlamına gelmez. Buna ilaveten geminin zaman çarteri sözleşmesinde belirtilen ticari alanların dışına çıkmasının taşıyan tarafından talep edilmesi ve geminin fazladan sigorta primlerinin taşıyan tarafından ödenmesi durumunda yine de taşıyanın zaman çarterine konu olan gemiyi emniyetli limanlara sevk etme yükümlülüğü mevcuttur (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 137).

Gentime 1999 çarter parti formunda 11. madde taşıyanın sağlamakla zorunlu olduğu harcamaları; personel aylık ücretleri (wages), gemi mağazaları ihtiyaçları ve

genel harcama malzemeleri (stores), geminin sigorta primi ücreti (insurance of the vessel), gemi mürettebatının gemi operasyonu için sağladığı dokümantasyon, farelerden arındırma işlemi (deratting) ve oluşabilecek para cezaları harcamaları başlıkları altında incelenmiştir. Bunun yanında Nype 1993 charter parti formu Nype 1946 charter parti formuna ilave olarak tüm gemi zabıtları ve mürettebatının ücretlerini ve ikame masraflarını da taşıyanın sorumlulukları arasında ifade etmiştir (Collins, 2000: 293). Diğer yandan zaman charteri sözleşmelerinde genel olarak şu hizmetlerin taşıtandan bir ücret talep etmeden gemi kaptanı, gemi zabıtları (kaptanlar ve mühendisler) ve mürettebat tarafından gerçekleştirileceği söylenebilir;

- 1) Yükleme ve tahliye operasyonu için gemi kreynlerinin hareket ettirilmesi ve gemi güvertesinin hazırlanması,
- 2) Gemi ambarlarının yükleme ve tahliye operasyonu için açılması yahut kapatılması,
- 3) Yükleme ve tahliye operasyonu esnasında operasyonu olumsuz etkileyebilecek hava şartlarının oluşması durumunda ambar kapaklarının açılması veya kapatılması,
- 4) Yükleme ve tahliye operasyonuna nezaret etme ve bunlarla ilgili tüm işlere yardımcı olunması,
- 5) Yükleme ve tahliye operasyonu sırasında tüm yük elleçleme donanımlarına yeterince elektrik beslemesinin sağlanması,
- 6) Yükleme ve tahliye operasyonu için geminin rıhtımda kaydırılması,
- 7) Yükleme ve tahliye operasyonu yahut yakıt alımı için bir doka girilmesi veya çıkılması,
- 8) Geminin yakıt alma operasyonu için gerekli yardımda bulunulması,
- 9) Geminin yükleme ve tahliye alanına yaklaşımadan önce zaman kaybetmeden çalışmaya başlaması için ilgili yük operasyonuna hazırlanması, yük elleçleme ekipmanlarının uygun biçimde donatılması (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 149-150).

Eğer ilgili gemi kendi yük elleçleme ekipmanlarıyla yüklenecek veya tahliye edilecekse gemi mürettebatının bu gereçlerin birer operatörü olarak kullanıldığı

durumlarda taşıtan her bir mürettebatın bir saat çalışması için kişi başı 5 Amerikan Doları ödemeyi kabul eder ayrıca bu kişiler birer operatör olarak çalıştıkları süre boyunca taşıtanın birer hizmetkârı olarak kabul edilirler ve bu kişilerin hataları yahut ihmali sebebiyle gemide meydana gelen hasarlar taşıtan tarafından karşılanır. Bu kimselerin çalışmasından ötürü kaybedilen zaman veya yük operasyonundaki gecikmelerden taşıyan ve gemi kaptanı sorumlu olmaz. Benzer şekilde gemi ambarlarının kireçle badanası taşıtan tarafından talep edildiğinde ve bu işlemin gemi mürettebatıyla yapılması planlanıyorsa, taşıtan ambar başına 300 Amerikan Doları ücret ödemeyi kabul eder. Kullanılan kireç de taşıtan hesabından karşılanır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 149-150).

Linertime 1974 çarter parti formuna göre ise taşıyanın sağlamakla yükümlü olduğu giderler; geminin tüm kumanya ve mürettebatının aylık çalışma ücretleri, geminin sigorta ücreti, geminin tekne ve makine etkinliğini tam anlamıyla sürdürebilmek için ihtiyaç duyulan tüm güverte ve makine dairesine ait mağazalardaki harcama malzemeleri ve gerekli yedek parça masrafları olarak belirtilmiştir. Ayrıca taşıyan çalışılan her ambar için bir adet vinç operatörünü (gemide kullanılan yük elleçleme ekipmanı ne ise; vinç, kreyn...vb.) yükleme ve tahliye işini gerçekleştirmek üzere sağlamakla yükümlüdür. Eğer taşıtan daha fazla vinç operatörü talebinde bulunursa veya limandaki yükleme işçileri gemi mürettebatıyla çalışmayı kabul etmezse, taşıtan kalifiye vinç operatörü temin etme ve ücretini ödeme yükümlülüğüne sahip olur. Buna ek olarak geminin güvertesini gözetim altında tutmak üzere bir adet nöbetçi taşıyan tarafından temin edilir. Ancak uğrak yapılan kara tesisinden zorunlu nöbetçi temin edilmesinin şart koşulduğu yerlerde bu nöbetçinin çalışma ücreti taşıtan tarafından karşılanır (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 285).

2.12.TAŞITANIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Baltim 1939 çarter parti formunun 4. maddesinde 29 ila 42. satırlar arasında taşıtanın sorumlu olduğu gerekler belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). Nype 1946 çarter parti formunda sözleşmenin ikinci

maddesi 39 ila 47. satırları kapsar ve burada taşıtanın sağlamakla yükümlü olduğu gerekler bildirilir. Buna ek olarak 21. madde 135 ila 139. satırlardan oluşmuştur ve burada ilgili geminin tropikal bölgelerde çalıştırılabilmesi ile çalıştırdıktan sonra geminin kuru havuza çekilip dip temizliğinin yapılması düzenlenmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 charter parti formunun 5. maddesinde 82 ila 97. satırlarda taşıtanın sağlamakla yükümlü olduğu gerekler belirtilir. Burada ayrıca 98 ila 106. satırlarda geminin ihtiyacı olan harici yük ekipmanlarının taşıtan tarafından karşılanacağı belirtilir fakat yük ekipmanları sertifikalarının taşıyan tarafından temin edilmesi gerektiği 107 ila 110. satırlarda belirtilmiştir ayrıca 12. madde bünyesinde taşıtanın yük operasyonu konusundaki sorumluluğu 203 ila 245. satırlarda anlatılmıştır ve 30. madde bünyesinde yük işçilerinin verdiği hasarlar ile bunların kimin tarafından karşılanacağı 453 ila 459. satırlarda düzenlenmiştir. 25. madde bünyesinde ise 427 ila 432. satırlarda geminin ilaçlanması durumu ve bu işlemlerin kimin tarafından yapılacağı açıklanmıştır. Bunlara ilave olarak 26. madde bünyesinde 433 ila 438. satırlarda geminin taşıtan tarafından baca forsunun ve ambleminin değiştirilebilmesi hususu düzenlenmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Baltime 1974 charter parti formunda 4. madde bünyesinde 54 ila 82. satırlar arasında taşıtanın sağlamakla yükümlü olduğu gerekler belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5).

NYPE 1993 charter parti formunda ise 7. maddede 83 ila 98. satırlarda charter parti sözleşmesine göre taşıtanın sağlamakla yükümlü olduğu gerekler belirtilmektedir ayrıca 19. madde bünyesinde 241 ila 248. satırlarda geminin kuru havuza alınması durumu düzenlenmiştir. 35. madde bünyesinde ise 418 ila 432. satırlarda geminin yükleme işçileri kusuru sebebiyle hasar alması durumu ve bunun neticesinde tarafların sahip olacağı haklar düzenlenmiştir. Diğer yandan 38. maddeyle birlikte taşıtanın zaman charteri sözleşmesiyle beraber kendi logosunu ve temsil renklerini gemide kullanması hususu 445 ila 449. satırlarda açıklanır. Buna ek olarak 39. madde bünyesinde 450 ila 453. satırlarda geminin limanda bağlı durumda bekletilmesi hususu ele alınmıştır (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 charter parti formunun 315 ila 343. satırları arasında taşıtanın

yükümlülükleri ele alınmıştır (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Baltime 2001 çarter parti formunun 48 ila 71. satırları arasında taşıtanın yükümlülükleri belirtilir (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Bovertime 2004 çarter parti formunda ise 7. madde çerçevesinde 203 ila 273. satırlarda taşıtanın yükümlülükleri belirtilir ayrıca 15. madde bünyesinde taşıyanın talepleri 697 ila 739. satırlarda düzenlenirken 16. maddede geminin çalıştırılmasıyla ilgili ekstra hususlar 740 ila 961. satırlarda düzenlenir. Bunun yanında 18. madde bünyesinde taşıtanın sorumlulukları ve yükümlülükleri 1017 ila 1094. satırlarda düzenlenir (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

Genel anlamda taşıtanın temin etmekle yükümlü olduğu şeyler Nype 1946 çarter parti formunun 39 ve 40. satırlarında ve Baltime 1939 çarter parti formunun 4. maddesinde bütünüyle belirtilmiştir. Bu anlamda sözleşmede şart koşulan ihtiyaçların da karşılanmasından taşıtan sorumlu olur. Örneğin bir zaman çarteri sözleşmesinde eğer yükleme limanı buzlanma sebebiyle ulaşılabılır değilse römorkör ve buzkıran hizmetinin sağlanması zorunluluğu taşıtana yüklenmiştir. Bu konu İngiliz Lordlar Kamarası'nda da (The House of Lords) ele alınmış ve mahkeme römorkaj ve buzkıran hizmetinin sağlanmasından taşıtanı tamamıyla sorumlu tutmuştur. Ancak bazı durumlarda taşıyanın, taşıtana ihtiyaç duyulan yardımın konusu ve içeriği hakkında bilgi verme görevi bulunabilir. Böylelikle taşıtan ihtiyaç duyulan yardımın gerçekleşmesi için gerekli adımları atabilir. Aksi halde gerekli bilgilerin taşıtana sağlanmamasından ötürü taşıyanın yeterli yardımı alamaması sebebiyle şikayet hakkı oluşmaz (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 171).

Baltime 1939 çarter parti formunun 4. maddesine göre geminin yükletilmesi, yükün ambar içerisinde istifletilmesi ve yüklenen yükün tahliye ettirilmesi taşıtanın bir görevi olarak belirlenmiştir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 141). Bunların dışında, Nype 1993 çarter parti formunda Nype 1946 çarter parti formundaki ifadelerden farklı olarak geminin ilaçlanması (fumigation) için üç değişik vakadan bahsedilmiştir. Eğer ilaçlama mürettebatın hastalığından ötürü yapılmışsa bunun ücreti taşıyan tarafından karşılanacaktır. İlaçlama geminin uğradığı liman için yük sebebiyle yapılmışsa bu masraflar taşıtana ait olacaktır. Son olarak bu iki durumun

dışındaki 6 ay ve daha uzun charter süresi içerisinde gerçekleştirilen ilaçlama taşıtan hesabından karşılanacaktır. Buna benzer bir prensip demir-çelik yükleri için de öngörülmüştür. Eğer bu yüklerin yüklenmesi gemiye zarar vermeden gerçekleşmiyorsa ortaya çıkan hasarlardan taşıtan sorumlu olur. Bunun yanında NYPE 1993 charter parti formu NYPE 1946 charter parti formuna ilave olarak; zorunlu nöbetçi (watchman), zorunlu yük nöbetçisi (cargo watchman), zorunlu evsel atıkların ve çöplerin gemiden kara tesisine verilmesi (garbage disposal) masraflarını da liman harcamaları kapsamına almış ve taşıtanı bu masraflardan sorumlu tutmuştur. Bu kapsama kanal ve nehir ücretleri ile tüm gemi ve yük için talep edilen vergiler de ilave edilir. Ayrıca gerçekleştirilen ticaretin özel niteliğine bağlı olarak gerekli tüm fazladan yükleme masraflarının da taşıtana ait olduğu belirtilmiştir (Collins, 2000: 293-294).

Bunlara ek olarak Gentime 1999 charter parti formunda taşıyanın, kara istasyonlarıyla haberleşebilmek amacıyla taşıtana geminin sahip olduğu haberleşme olanaklarını kullanabilme izni vermesi gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca Gentime 1999 charter parti formununun 13. maddesinde taşıtanın sağlamakla yükümlü olduğu sorumluluklar 6 başlık altında listelenmiştir; sefer harcamaları (voyage expenses), gemi yakıtı (bunker fuel), acente masrafları (agency cost), yükleme ve tahliye işçilerinin ücretleri (stevedoring), gemi kaptanı ve emrindekilere yapılan peşin ödemeler (advances to master and contraband) bu başlıklardır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 151). Diğer taraftan Linertime 1974 charter parti formuna göre taşıtanın sağlamakla yükümlü olduğu giderler; tüm dok, liman, fener ve tonaj vergileri, charter süresi sayılmaya devam ettiği müddetçe gemide harcanan tüm yakıt ücreti, kazan suyu ücreti, liman ücretleri, zorunlu olsun yada olmasın kılavuz kaptan ücretleri, kanal & serdümen ücretleri, limanda gemi operasyonu için bot kullanılmışsa bunun ücreti, römorkör ücreti, gemi bayrağı için ödenmemiş olmak şartıyla konsolosluk ücretleri, acente ücretleri, komisyon ücretleri, gemiye yükün yüklenmesi, yükün ambar içerisinde dağıtılması, yükün istiflenmesi ve istif için kullanılan tüm destek tahtalarının ücretleri, gemiden yükün tahliye edilmesi ücreti, yükün tartılması, sayılması ve dağıtılması ücreti, gemi ambarlarını incelemek üzere yapılan teftiş hizmeti ücretleri, yükle ilgili olan başka inceleme ücretleri ve taşıtan

hesabına gemide çalışan mürettebat dışındaki adamların kişi başı ve yemek başı ücretleri (sözleşmenin 37. ve 38. kutucuklarında belirtilen şekilde) olarak belirtilmiştir. Ayrıca gemi 22. kutucukta belirtilen yük elleçleme donanımıyla donatılmış olmalıdır. Gemide bulunanların dışında ihtiyaç duyulabilecek tüm halatlar, yükleme sapanları ve özel donanımlar yükleme ve tahliye amacıyla yahut sevk ettirilen limanda bağlama amacıyla kullanılacaksa bunların temin edilmesi ve masrafları da taşıtana aittir. Bunlara ilave olarak Linertime 1974 çarter parti formunda, taşıyan gemi limanda ve tüm yük elleçleme ekipmanlarıyla birlikte çalışır iken sözleşmenin 23. kutucuğunda belirtilen yaklaşık miktardaki yakıtı 24 saatlik bir periyotta harcayacağını taşıtana bildirilir. Bu yakıt da taşıtan hesabına harcandığı için bunun ücreti de taşıtana ait olur tabi bu değerler normal çalışma şartlarındaki harcamayı kapsamaktadır (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 285-286).

Öte yandan liman masrafları bir geminin limandan ayrılmadan önce ödemekle yükümlü olduğu tüm hizmet tutarlarını içerir. Bu hizmetlerden bir kısmı gemi limandan ayrıldıktan bir müddet daha sonra olsa dahi gemi bu hizmetlerden yararlanıp bir menfaat elde etmişse bunlar da liman masraflarına dahildir. Konuyla ilgili olarak Balttime 1939 çarter parti formunun 4. maddesinde taşıtanın limanla ilgili hangi hizmet tutarlarından ve ne zaman sorumlu olduğundan bahsedilmiştir. Burada özetle; geminin taşıtan faydasına bırakılmasından önce ya da sonraki bir zamanda oluşan ancak yük operasyonu için gerçekleştirilmiş tüm dok, liman ve tonaj ücretleri masraflarından taşıtan sorumlu tutulmuştur (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 173). Bununla birlikte gerek yerel liman otoriteleri gerekse de geminin emniyetli operasyonu için kılavuzluğun gerekli olduğu durumlarda kılavuzluk ücretlerinin karşılanmasından Nype 1946 çarter parti formunun 39. satırına göre ve Balttime 1939 çarter parti formunun 29 ve 30. satırlarına göre taşıtan sorumlu tutulmuştur. Taşıtan kılavuz temin etme teşebbüsünde bulunmuş ancak bunda başarısız olmuşsa hatta kılavuz temin edememe başarısızlığı kendi kontrolü dışındaki otoritelerden kaynaklanmış olsa bile bu sorumluluktan sıyrılmış olmaz. Bunun yanında eğer gemiye temin edilen kılavuz açık bir şekilde gerekli yeterliliğe ve deneyime sahip değilse taşıtan yükümlülüğünü yine yerine getirmeyerek sözleşmeyi ihlal etmiş olacaktır. Nype 1946 çarter parti formunun 2. maddesi uyarınca taşıtan kılavuzluk

hizmeti sağlayacak kılavuz kaptanları bulma ve ücretlerini ödeme yükümlülüğüne sahiptir ancak kılavuz kaptanlarının ihmali nedeniyle gerçekleşen bir olaydan taşıtan yükümlü tutulamaz (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 140, 174-175, 441).

Taşıtanın dolaylı olarak kılavuz kaptan ihmalinden ötürü sorumlu tutulamayacağını destekleyen bir ifade Nype 1946 charter parti formunun 170 ve 171. satırlarında yer almaktadır yani kılavuz kaptanın ihmalkarlığından kaynaklansa dahi geminin emniyetli seyrinden tamamıyla gemi kaptanı sorumludur. Bu sebeple taşıtan böyle bir ihmalin sonuçlarından ötürü karşı tarafa sorumlu olmaz. Buna ek olarak Nype 1946 charter parti formunun 40. maddesinde açıkça belirtilmese de römorkör hizmeti ücretinin de bu madde altında değerlendirilmesi olasıdır. Diğer yandan Baltimore 1939 charter parti formunun 4. maddesinde yer alan tam listenin içerisinde bu hizmet açıkça yer almaktadır. Tüm bunların yanında Nype 1946 charter parti formunun 39. satırına göre ve Baltimore 1939 charter parti formunun 34. satırına göre taşıtan ilgili liman veya alan için ehil bir acente sağlamaya ve ücretini ödemeye yükümlüdür. Bu konuda işinde yetkin ve uzman bir acentenin ilgili liman ya da alan için seçilmesi önerilir çünkü taşıtan bu acentelerin ihmallerinden ötürü kaynaklanan sonuçlar için taşıyana karşı sorumlu olacaktır. Ayrıca bu kişiler ilgili işin tipine ve uzunluğuna göre gemi veya onun yüküne karşı tehdit oluşturabilecek tüm unsurlardan haberdar olan yetkin kişiler olmalıdırlar (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 140, 174-175, 441).

Farklı bir biçimde charter parti sözleşmesinde yer almadığı takdirde zaman charterinde geminin yüklenmesi, yükün istifi, ambar içerisinde yükün dağıtılması ve yükün gemiden tahliyesi işlemleri taşıtana aittir. Bunun yanında Nype 1946 charter parti formunun 2. maddesinde “provide and pay for ... all other usual expenses except those before stated” şeklinde bir ifade bulunur. Bu ifadeye göre önceden bahsedilmiş harcamalar hariç tutulmak şartıyla diğer genel hizmetlerin sağlanması ve ücretlerinin ödenmesi taşıtanın sorumluluğuna bırakılmıştır. İşte bu ifadeye dayanarak geminin tahliye limanında boşaltılması görevini sağlayacak yük işçilerinin ücretleri de Nype 1946 charter parti formunun 2. maddesinde belirtilen “other usual expenses” ifadesi kapsamında değerlendirilir yani başka deyişle yük işçilerinin

tahliye limanında sağlanıp ücretlerinin ödenmesi taşıtanın bir sorumluluğu olarak değerlendirilmektedir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 245). Fakat bu eylemlerin gemi kaptanının gözetimi altında gerçekleştirileceği belirtilmiştir işte bu noktada taşıyana bu operasyonlara nezaret edilmesi hususunda bir sorumluluk bindirilmiş olur ancak bu sorumluluğun kapsamı, nerede başladığı ve nasıl uygulanacağı konusunda net ifadeler bulunmamaktadır. NYPE 1993 charter parti formu da bu karışık ifadelerden kurtulamamıştır ancak burada; yükleme, yükün istiflenmesi, yükün ambar içerisinde dağıtılması, yükün bağlanması, yükün daneçlerle desteklenmesi, yükün tahliyesi ve eğer gerekliyse yükün sayılması hususlarının taşıtanın riski ve harcaması çerçevesinde gerçekleştirileceği belirtilir.

Öte yandan NYPE 1993 charter parti formunda gemi açısından yük operasyonların gemi kaptanının gözetimi altında gerçekleştirileceği belirtilmiştir fakat burada gemi kaptanının sorumluluğu (responsibility) üzerine bir ifade bulunmamaktadır. Gentime 1999 charter parti formunun 12. maddesi ise daha şık bir biçimde kaleme alınmıştır. Burada gemi kaptanının tüm sefer boyunca gerekli miktardaki sevkiyatı gerçekleştirmesi, yükleme ve tahliye operasyonlarına nezaret etmesi ve geminin denize elverişliliğinin bu operasyonlardan etkilenmediğinden emin olması gerektiği vurgulanmıştır. Öte yandan deniz çevresinin emniyeti ve korunması için IMO Resolution A443(xi)'in taşıtan tarafından bilinmesi ve bu çerçevede gemi kaptanının kendi profesyonel yargısına müdahale edilmemesi gerektiği vurgulanmıştır. Ancak bu formda da gemi kaptanının gözetme görevinin nerede başladığı ve sorumluluğun ne zaman sona erdiği hakkında ikilem mevcuttur (Collins, 2000: 313-316). Bu konudaki belirsizlikleri gidermek amacıyla NYPE 1946 charter parti formuna yük operasyonu ile ilgili “ve sorumluluk” (and responsibility) ifadesi gemi kaptanı için ilave edilmektedir. Bunu yapmadaki amaç ise NYPE 1946 sözleşmesindeki yük anlaşmazlıklarının genellikle NYPE Interclub Agreement bünyesi altında çözümlenmesidir. Gentime 1999 charter parti formu ise 18. maddesi olan sorumluluk maddesiyle (responsibilities clause) bu hususu düzenlemektedir. Burada gemideki yük ile ilgili anlaşmazlıklar ve talepler karşısında taşıyanın ve taşıtanın sorumlulukları betimlenmektedir. Ancak ilgili maddede gemi kaptanının yükü uygun biçimde dikkatlice taşıması ve yük gemideyken yüke özen göstermesi

gerektiği vurgulanmakta fakat yükleme operasyonundan bahsedilmemektedir. Bu durumda ancak gemi kaptanı yanlış hazırlanmış yükleme planında ısrar ettiği takdirde taşıtan tarafından sorumlu tutulabilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 208-210).

Taşıtanın tahliye masraflarıyla ilgili sorumluluğu geminin ilgili yükünü tahliye etmesi amacıyla yönlendirilen tahliye limanı için geçerlidir. Eğer geminin bu limana doğru sefer halindeyken tahliyesi gerekirse aksi ispatlanmadığı sürece rota üzerindeyken gerçekleştirilecek bu tahliyenin masraflarıyla ilgili sorumluluk taşıtana düşmez ve sorumluluk taşıyana ait olur. Bu durum ilgili tahliyenin taşıtanın bir ihmali sebebiyle gerektiği hallerde veya taşıtanın emirlerinin uygulanması sonucunda gerekli olduğunda farklı olacaktır fakat bunun için bu işlemin taşıtan sebebiyle yapıldığı ispatlanmalıdır. Konu hakkındaki geçmiş bir davada taşıyanın gemi rota üzerindeyken tahliyede bulunulması sebebiyle oluşan tahliye giderleri ve dolaylı masraflardan taşıyan sorumlu tutulmuş ve akabinde işletme maddesi altında taşıtanın emrine uyulduğu için taşıyana masraflarını taşıtandan tazmin etme hakkı verilmiştir (Collins, 2000: 297-298). Nype 1946 arter parti formunun 8. maddesi altında yer alan yk operasyonlarında sorumluluğu ayrılmasına yönelik ifade İngiliz Hukuku'na göre sözleşmenin 24. maddesi kapsamında bulunan Amerika Birleşik Devletleri Emtianın Denizde Taşınmasına Dair Anlaşması'dan (U.S. Carriage Of Goods By Sea Act) etkilenmez. Hague Kuralları'nın (Hague Rules) da yorumlanmasıyla Amerika Birleşik Devletleri Emtianın Denizde Taşınmasına Dair Anlaşması'nın Bölüm 3(2)'sinin İngiliz Hukuku'na göre zaman arteri sözleşmesinde taşıyana geminin yüklenmesi, istiflenmesi ya da yükün gemiden tahliyesi konularında masrafların karşılanmasına dair herhangi bir yükümlülük getirmeyeceği söylenebilir. Dolayısıyla bu operasyonların maddi ykmllğu taşıtanın sorumluluğuğundadır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 246-247). Benzer şekilde Baltimore 1939 arter parti formunun 4. maddesinin 34 ila 35. satırında yer alan "arrange and pay for" ifadesi "loading, trimming, stowing and unloading" konularında taşıtanı sorumlu tutar yani taşıtan geminin yüklenmesi, yükün ambar içerisinde dağıtılması, yükün istifi ve yükün tahliyesi için gerekli işgücü ve imkânın sağlanması ve bu hizmetlerden doğan ücretlerin karşılanmasından sorumlu tutulmuştur. Bu ifadelerle Hague Kuralları'nın sözleşme kapsamında

değerlendirilmesine dikkat edilmeksizin ilgili operasyonların sorumluluğunun taşıtana ait olduğuna dair bir netlik sağlanmıştır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 172-173).

Diğer taraftan gemi kaptanının gemi emniyeti adına olan sorumluluğu bir kenara bırakıldığında taşıtana yük operasyonu kapsamında gözetimde bulunma ve yönlendirme hususunda bir görevi yoktur (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 172-173). Bununla birlikte Nype 1946 çarter parti formunda yük ile ilgili sorumlulukların taşıyan ve taşıtan arasında nasıl bölüşüleceğine dair net ifadelerin yer almadığı durumlarda taraflar büyük koruma ve tazmin birliklerine yönelirler. Bu birlikler hem taşıyanın hem de taşıtanın yük ile ilgili yükümlülüklerini teminat altına alırlar. İşte bu noktada birlikler arası anlaşma (The Inter-Club New York Produce Exchange Agreement) işlemeye başlar ve buna göre taraflarında bağlı olduğu bu birlikler arası (Protection and Indemnity Associations) görüşmelerle çözüme gidilir. Böyle davalarda taşıyan ve taşıtablar bağlı oldukları birliklerin kararlarına uymak zorunda değillerdir. Çünkü her iki taraf da bu birliklerin birer üyesi durumundadır ancak her birliktelik bu noktada tüm üyelerinin birliklerarası anlaşma çerçevesinde (The Inter-Club New York Produce Exchange Agreement) aralarındaki anlaşmazlığı gidermesini ve haklarına razı olmalarını tavsiye eder. Bazen bu anlaşma Nype 1946 çarter parti formuna birtakım düzenlemelerle dahil edilebilir böyle bir durumda birlikler arasında uygulanan (The Associations) anlaşma doğrudan taşıtan ve taşıyan arasında uygulama zemini bulur (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 251-254).

2.13.YAKITLAR

Baltim 1939 çarter parti formunun 5. maddesinde zaman çarteri sözleşmesi çerçevesinde geminin taşıtan faydasına bırakılması ve taşıyana geri bırakılması sırasında gemide bulunması gereken yakıt miktarı 43 ila 46. satırlarda belirtilmektedir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). Nype 1946 çarter parti formunun 3. maddesinde 48 ila 50. satırlarda geminin taşıtan faydasına bırakılması ve taşıyana geri bırakılması sırasında gemide bulunması gereken en az ve en fazla yakıt değerleri belirtilir ayrıca 20. maddede 133 ile 134.

satırlarda çarter sözleşmesi süresince kullanılan yakıtın hangi tarafça karşılanacağı belirtilir. (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 çarter parti formunda ise 23. kutucukta geminin 24 saatte limanda harcayacağı yakıt miktarı belirtilir ayrıca 5. madde bünyesinde geminin limanda yakıt harcama durumu 111 ila 113. satırlarda düzenlenmiştir. Buna ek olarak 24. kutucukta gemiye temin edilecek yakıtın ücreti belirtilir, ikinci kısımdaki (a) ve (b) seçeneklerinden hangisinin tercih edildiği ya da sabit bir ücret üzerinde anlaşılmışsa bu ücret miktarı buraya yazılır. 25. kutucukta geminin taşıtana tahsisinde gemide bulunacak en az ve en fazla yakıt miktarları belirtilirken 26. kutucukta geminin taşıyana geri bırakılmasında gemide bulunacak en az ve en fazla yakıt miktarları belirtilir. Ayrıca 6. madde bünyesinde birinci kısımda verilen bu bilgilere atıfta bulunularak 114 ila 126. satırlarda gemiye yakıt temini hususu ve bunun kimin tarafından karşılanacağı açıklanır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Balttime 1974 çarter parti formunda 18. kutucukta geminin taşıyana geri bırakılması sırasında gemide bulunması gereken en az ve en fazla yakıt miktarları belirtilir ayrıca 5. maddede 83 ila 91. satırlarda gemideki yakıtın mülkiyeti ve çarter süresince yakıtı kimin sağlayacağı konuları açıklanır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5).

Nype 1993 çarter parti formunda ise 9. madde bünyesinde 109 ila 124. satırlarda geminin taşıtan faydasına bırakılması ve taşıyana geri bırakılması sırasında gemide bulunacak yakıt miktarları ile geminin işletilmesi sırasında harcanan yakıtla ilgili yükümlükler açıklanmıştır (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 çarter parti formunda 19. kutucukta geminin taşıtan faydasına bırakıldığındaki yakıt miktarı, 20. kutucukta bu yakıt fiyatı, 21. kutucukta geminin taşıyana geri bırakıldığındaki yakıt miktarı, 22. kutucukta bu yakıt fiyatı ve 23. kutucukta gemiye sağlanacak yakıtın nitelikleri belirtilir. Ayrıca sözleşmenin 6. maddesi bünyesinde 116 ila 151. satırlarda gemiye yakıtının sağlanması hususunda tarafların sahip oldukları tüm yükümlülükler düzenlenmiştir (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Balttime 2001 çarter parti formunda 18. kutucukta geminin taşıtan faydasına bırakıldığında gemide bulunacak en az ve en fazla yakıt miktarları belirtilir ayrıca 5. madde bünyesinde 72 ila 79. satırlarda yakıtla ilgili

hükümler yer alır (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Son olarak Bovertime 2004 charter parti formunda 8. kutucukta geminin kullandığı yakıtların özellikleri, 9. kutucukta geminin taşıtan faydasına bırakıldığı zamanki en az ve en fazla yakıt miktarı ve fiyatı, 10. kutucukta geminin taşıyana geri bırakılması esnasındaki en az ve en fazla yakıt miktarı ve fiyatı bilgileri belirtilir. Ayrıca 12. madde bünyesinde 449 ila 539. satırlarda geminin kullanacağı yakıt hususu düzenlenmiştir (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

Zaman charterinde yakıtla ilgili maddelere göre geminin taşıyan tarafından taşıtan hizmetine bırakılması sırasında gemide hali hazırda bulunan yakıtın taşıtan tarafından satın alınması, geminin taşıtan tarafından taşıyana geri bırakılması sırasındaki yakıtın da taşıyan tarafından satın alınması hükmü bulunur (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 172). Diğer taraftan zaman charteri süresi boyunca gemiye yakıt sağlamak taşıtanın sorumluluğunda olduğundan özellikle petrol fiyatlarının yüksek seyrettiği dönemlerde gemiye düşük kalitede yakıt sipariş edilmektedir. Taşıtan ve taşıyan bu konuda ileride bir anlaşmazlık çıkmaması için zaman charteri sözleşmesine gemiye sağlanacak yakıtın kalite standardıyla ilgili ifadeler ilave edilmelidir (Collins, 2000: 270). Bazen yakıt maddesinin altında gemi taşıtan faydasına bırakılacağı zaman gemide bulunacak tahmini yakıt miktarları bulunur. Burada kullanılan yaklaşık ifadesinin “expected about” anlamı, “olması beklenen miktar” olarak yorumlanır. Bu miktar tam anlamıyla gemide bulunan miktarla aynı olmasa dahi gemi mühendislerinin kabul edilebilir hesapları ve tahminleriyle yapılan tutarlı bir beklenti kadar olmalıdır. Diğer taraftan zaman charteri sözleşmesinde yakıtın taşıtan tarafından sağlanıp ödeneceğine dair bir ibarenin bulunması kaptana taşıtan tarafından yönlendireceği seferleri başarıyla gerçekleştirmeye yetecek miktardan fazla yakıtı gemisine alma keyfiyetini sağlamaz (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 181).

Öte yandan yakıtla ilgili şikayetler ilgili yakıtın analiz sonuçlarıyla beraber 30 gün içerisinde taşıtana sunulmalı ve bu sebeple maruz kalınan zararlar için taşıtana gerekli talepte bulunulmalıdır. Bununla ilgili olarak Gentime 1999 charter parti formu NYPE 1993 charter parti formuna nazaran yakıt ikmali ve kalitesi hakkında daha

detaylı ve tatmin edici maddeler içermektedir. Gentime 1999 çarter parti formunda yakıt alımı esnasında, gemi baş makinisti ve yakıt temin eden acentenin ilgilileri arasında işletilmesi gereken işbirliği prosedürü ve uygun yakıt örneği alma yöntemi detaylı olarak anlatılmıştır. 23. maddede yer alan bu ifadelere ek olarak alt madde (e) taşıyana gemiye sağlanan yanlış ya da düşük kalitede yakıt sebebiyle oluşan hasarlar ve kayıplar konusunda tam bir yükümlülük getirmektedir. Ancak taşıtanın temin etmiş olduğu bu yanlış veya düşük kaliteli yakıt sebebiyle zarara uğradığını ispatlama yükümlülüğü taşıyana aittir (Collins, 2000: 297-298).

Taşıyandan yakıt harcama miktarları hakkında edinilen bilgiler daha sonra yanlış çıkarsa bu yanlışlığın sonucu olan kayıplardan taşıtan sorumlu olmaz. Bu konuda taşıtan gemiye teslim edilen yakıtın genel özellikleri itibariyle kaliteli ve ilgili geminin makinelerine uygun tipte olmasına dikkat etmek zorundadır. Fakat zaman çarteri sözleşmesi öncesinde taşıyan tarafından özel birtakım niteliklerin bildirilmediği durumlarda taşıtan genel yakıt karakterinin dışında kalan yakıtla ilgili başka bir gereği yerine getirmekle sorumlu olmaz. Yalnızca ilgili yakıtın tipi ve sınıfıyla ilgili kendisine verilen bilgilere uymakla yükümlüdür (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 143-144, 172-173). Diğer yandan zaman çarteri sözleşmesi fesih edildiğinde gemide bulunan yakıt taşıtanın mülkiyetine sözleşmenin haklı sebeplerle fesih edilmesini takiben girer, taşıyan yakıtın muhafazası için emanetçi durumuna gelir ve sözleşmeyle doğan taşıtana karşı kullanabileceği yakıtı rehin tutma hakkını kaybeder. Buna karşın sözleşme gemi denizde sefer halindeyken fesih edilirse ya da geminin üzerinde hala yük bulunduğu bir zamanda sözleşme fesih edilirse gemide bulunan yakıtın taşıyan tarafından kullanılabilmesine dair bir düşünce kabul edilebilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 492).

Diğer taraftan taşıtan bazı kesin durumlar altında yakıt ikmali sebebiyle geminin uğradığı zararlardan sorumlu olabilir. Bu şöyle açıklanabilir; eğer gemiye yakıt ikmali amacıyla gönderilen yakıt barçları taşıtanın bir acentesi olarak davranıp gemiyi emniyetsiz olan yakıt alma bölgesine yönlendirmişlerse ya da ilgili bölgenin emniyetli olacağı taşıtan tarafından yakıt barçlarına bildirilmiş ve yakıt barçları gemiye ilgili ikmali yapmak için o bölgeye yönlendirilmişse taşıtan yakıt ikmalinden

ötürü geminin maruz kaldığı zararlardan ve hasarlardan sorumlu olur (Collins, 2000: 299). Bunun yanında ne NYPE 1946 charter parti formunda, ne de Baltimore 1939 charter parti formunda, geminin taşıyan faydasına bırakılacağı sırasında ödenecek yakıt ücreti ve geminin sözleşme sonunda taşıyana geri bırakılacağı esnada ödenecek yakıt ücreti hakkında kesin bir öngörü yer almaz. Ancak genel bir uygulama olarak yakıt ücreti yakıtın temin edildiği (satın alındığı) gerçek tarafça ortaya konan piyasa ücreti üzerinden hesaplanır ve zaman charteri sözleşmesi taraflarının mesul olduğu ücret bu şekilde belirlenir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 134).

NYPE 1946 charter parti formunun 20. maddesi gemi fayda dışı kalmışken kullanılan yakıtın taşıyan hesabından harcanmasını şart koşar. NYPE 1946 charter parti formuna göre geminin tahriki için kullanılan yakıt ve yük operasyonu sırasında kullanılan yakıt taşıyan hesabından düşülürken gemi mürettebatının evsel ve yaşamsal amaçları için kullanılan yakıt taşıyan hesabından düşülür. Bu konuda mahkemeler NYPE 1946 charter parti formunun 20. maddesinin kapsamının taşıyanın sorumluluğu bağlamında genişletilmesini uygun görür. Bu çerçevede geminin aydınlatılması, ısıtma, mutfak ya da diğer mürettebat yaşama alanlarındaki klima, havalandırma, televizyon ve diğer kişisel aletlerin harcadığı elektriğin üretilmesi için kullanılan yakıtın taşıyan hesabından kesilmesi öngörülür (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 421). Geminin fayda dışı kalma süresi boyunca harcanan yakıtla ilgili hükümler karşıt ibareler zaman charteri sözleşmesinde bulunmadığı sürece devam eder. NYPE 1946 charter parti formundan farklı olarak Baltimore 1939 charter parti formunun 4. maddesinde gemi fayda dışı duruma gelse dahi taşıyan kullanılan yakıtı ödemekle yükümlü tutulmuştur. Ancak Baltimore 1939 charter parti formunun 4. maddesine “while on hire” ifadesinin konulması genel bir uygulamadır. Bu ibareyle 4. maddede belirtilenlerin dışındaki nedenlerden ötürü oluşan sorumluluklar taşıyana kaydırılır buna harcanan yakıt da dahildir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 176).

2.14.ÇARTER ÜCRETİ

Baltimore 1939 charter parti formunun 6. maddesinde zaman charteri sözleşmesiyle kazanılacak olan charter ücretinin ödenmesi hususu açıklanmıştır. Bu

maddedeki 47 ila 48. satırlarda çarter ücreti miktarı, 49 ila 50. satırlarda ödemenin nasıl yapılacağı, 51 ila 54. satırlarda ödemenin yapılmaması durumunda nasıl davranılacağı konuları açıklanmıştır. Buna ek olarak 14. maddede 107 ila 109. satırlar arasında taşıtanın ne şartlar altında gemi kaptanına avans verilebileceği belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). NYPE 1946 çarter parti formunda ise 4. madde bünyesinde 51 ve 52. satırlarda çarter ücreti belirtilir. 53 ila 57. satırlarda çarter ücretinin ödenmesi ve ödemenin nasıl yapılacağı bilgisi yer alır devamındaki 5. maddede ise çarter ücretinin nerede ödeneceği, ne yolla ödeneceği ve çarter süresinin ne zaman sayılmaya başlayacağı bilgisi 58 ila 64. satırlarda yer alır ayrıca 65 ila 67. satırlarda gemiye yapılabilecek avans ödemeleri hususu açıklanır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 çarter parti formunda 27. kutucukta çarter ücreti belirtilir ve ikinci kısımda açıklanan (a) veya (b) seçeneklerinden hangisinin tercih edildiği yazılır. Ayrıca 28. kutucukta çarter ücreti ödemesinin nasıl yapılacağı belirtilir ve ödemeye ait banka detayları buraya yazılır. Sözleşmenin 7. maddesinde de ödenecek ücret hususu 127 ila 152. satırlarda belirtilmiştir. Buna ek olarak 33. kutucukta üzerinde anlaşılmışsa gemiye yapılan avans ödemeleri belirtilir ve 16. madde bünyesinde 307 ila 312. satırlarda 1. kısımda verilen bu bilgiye atıfta bulunularak gemiye yapılabilecek avans ödemeleri hususu açıklanır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Balttime 1974 çarter parti formunda 19. kutucukta çarter ücreti belirtilir ve 20. kutucukta çarter ücretini ödeme yöntemi ve ödeme için banka bilgileri belirtilir. Sözleşmenin ikinci kısmında 6. madde bünyesinde birinci kısımdaki bu bilgilere atıfta bulunularak 92 ila 107. satırlarda geminin çarter ücreti, bu ücretin nasıl ödeneceği ve ücretin ödenmemesi durumunda tarafların birbirine karşı hakları açıklanmıştır. Bunun yanında 14. madde bünyesinde 217 ila 222. satırlarda taşıtan tarafından gemi kaptanına yapılabilecek avans ödemeleri açıklanmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5).

NYPE 1993 çarter parti formunda ise 10. maddede çarter ücreti hususundaki düzenlemeler ele alınmıştır ayrıca 11. maddede çarter ücretinin ödenmesi, hangi durumlarda ödemenin geciktirilebileceği, en son ödeme ile gemiye temin edilebilecek avans ödemeleri hususları 139 ila 178. satırlarda düzenlenmiştir (Bimco

Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 çarter parti formunda 24. kutucukta çarter ücreti, 25. kutucukta taşıyanın banka bilgileri, 26. kutucukta çarter ödemesinin hangi durumlarda duraklatılabileceği belirtilir. Ayrıca 8.madde bünyesinde 176 ila 218. satırlarda çarter ücretinin ödenmesine dair tüm unsurlar birinci kısımda belirtilen bilgilere atıfta bulunularak açıklanır (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Baltime 2001 çarter parti formunda 19. kutucukta çarter ücreti, 20. kutucukta çarter ücretinin hangi para birimiyle ve hangi bankaya yapılacağı belirtilir ayrıca 6. madde bünyesinde 80 ila 92. satırlarda çarter ücretinin nasıl ödeneceği belirtilir ayrıca 13. madde bünyesinde 183 ila 188. satırlarda gemiye yapılabilecek avans ödemeleri ele alınmıştır (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Boxtime 2004 çarter parti formunda ise 22. kutucukta taşıyanın banka bilgileri belirtilir ve 8. madde içerisinde 274 ila 332. satırlarda çarter ücretinin ödenmesi hususu tüm yönleriyle ele alınır (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

Gemi çarter ücretinin sürekli ve zamanında taşıyana ödenmesinin önemi standart zaman çarteri sözleşmelerinde vurgulanır. Örneğin NYPE 1946 çarter parti formunda bu gereklilik 60 ile 62. satırlarda yer alan hükümlerle sağlanmıştır. Buna göre taşıyana sözleşmede belirtilen bir kesin tarihte yahut bu tarihten önceki uygun bir zamanda çarter ücretinin taşıtan tarafından ödenmemesi durumunda sözleşmeyi fesih hakkı tanınmıştır. Diğer yandan eğer taşıtan sözleşmede belirtilen miktardaki çarter ücretini belirtilen zamanda ödeme konusunda isteksiz davranıyorsa bu durum taşıyanın taşıtan tarafından tanınmadığı şeklinde yorumlanabilir. Bu noktada da taşıyanın sözleşmeyi fesih etmekten başka bir seçeneği kalmaz. Taşıyanın çarter sözleşmesini fesih hakkı yalnızca anlaşılan çarter ücretinin taşıtan tarafından ödenmemesi ya da geç ödenmesi durumlarında doğmaz ayrıca çarter ücretinin zamanında ancak anlaşılan miktardan daha az ödenmesi ve kalan diğer kısmın anlaşmada belirtilen ödeme tarihinde yahut bu tarihten önce yatırılmaması durumunda da sözleşmeyi fesih hakkı doğar (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 149-153, 194-195, 210-213).

Yukarıda belirtilenlerin dışındaki hallerde taşıyana sözleşmeyi fesih edebilme hakkı taşıyan maddeler zaman çarteri sözleşmesinde bulunsa dahi taşıyana genel

hukuk çerçevesinde sözleşmeyi fesih hakkı tanınmaz. Taşıtanın ödemelerindeki gecikme taşıyana birtakım maddi kayıplara mal olsa dahi sözleşmenin tazminat talep edilebilme hakkıyla birlikte sürdürülebileceği düşünülür. İşte bu noktada teknik detaylara karşı maddeler geminin taşıtan faydasından çekilmesi maddesinin katılığını hafifletmek amacıyla tasarlanmıştır. Bu madde ile fesih yasasının işletilmesinden önce taşıyanın taşıtana 48 veya 72 saat önceden ödeme yapılmadığı takdirde sözleşmenin sona ereceğine dair bir bildirimde bulunması şart koşulur. Nype 1946 çarter parti formunda ve Baltim 1939 çarter parti formunda buna dair bir madde sözleşmenin asıl metninde bulunmaz ancak taraflar sıklıkla teknik detaylarına karşı bir maddeyi daktilo yazısıyla yahut uygun bir başka yöntemle sözleşmeye ilave ederler (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 149-153, 194-195, 210-213).

Öte yandan sözleşmelerde geçen nakit “cash” terimi ticari anlamda taşıyana değiştirilemez ve kayıtsız şartsız çarter ücretini hemen kullanma hakkını sağlayan bir ödeme şeklini tarif eder. Bu ödeme şeklinin içinde banka çekleri “banker’s drafts”, banka ödeme fişleri “banker’s payment slips” yer alır. Ayrıca Londra Para İdare Planı’na göre bankaya verilecek tediye emirleri de “payment orders” bu ödeme şekli içinde olabilir. Nakit tabiri daha geniş anlamda taşıyana sözleşmede anlaşılan miktarı kayıtsız şartsız ve derhal kullanabilme hakkı tanıyan bir para transfer metodu olarak yorumlanmalıdır. Netice itibariyle gemisini taşıtan faydasından geri çekme hakkını elde etmiş taşıyan bu hakkından ancak kendisinin vazgeçmesiyle yararlanamaz. Netice itibariyle çarter ücretini zamanında elde edemeyen taşıyan ya gemisini taşıtan faydasından geri çekerek çarter sözleşmesini sona erdirir ya da bu hakkından feragat ederek geç ödemelere rağmen sözleşmenin devamına izin verilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 149-153, 194-195, 210-213). Bunun yanında zaman çarteri sözleşmelerinde çarter ücretinin ödenmemesi konusunda İngiliz Temyiz Mahkemesi (The Court of Appeal) sözleşmelerde geçen “in default of payment” ifadesinin “in default of payment and so long as default continues” şeklinde yorumlanmasını tavsiye eder yani temyiz mahkemesine göre çarter ücretinin zamanında taşıyana ödenmemesi ve akabinde ilgili ödemenin kabul edilebilir bir süre boyunca yapılmamaya devam etmesi durumunda sözleşmenin feshini doğurabilecek bir durum ortaya çıkar (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 205, 462-463).

Bunlara ilave olarak Baltimore 1939 çarter parti formunun 14. maddesine göre taşıtan ya da taşıtan acenteleri geminin masraflarının karşılanması amacıyla gemi kaptanına nakit avans verebilirler ve verilen bu avans miktarı da çarter ücretinden düşülür ayrıca 11A maddesi çerçevesinde (85 ve 86. satırlar) geminin taşıtan faydası dışında kaldığı süre için yapılan ödemeler de bir sonraki çarter ücretinden düşülebilir. Bu yönde hareket kabiliyeti sözleşmede geçen “any hire paid in advance to be adjusted accordingly” sözlerine dayanır. Yani buna göre peşinen ödenen çarter ücretleri daha sonraki ödemelerde düzenlenir. Diğer taraftan Baltimore 1939 çarter parti formunun, NYPE 1946 çarter parti formundaki gibi geminin taşıyana geri bırakılmasının 30 gün içerisinde beklendiği durumlar için düşük çarter ücreti ödenmesine dair bir düzenlemesi bulunmaz. Baltimore 1939 çarter parti formuna göre böyle bir durumda da tam 30 günlük çarter ücreti taşıyana ödenir arta kalan fazlalık ödeme miktarı da gemi taşıyana bırakıldıktan sonra hesaplanıp taşıtana geri ödenir. Fakat NYPE 1946 çarter parti formunun 58 ila 60. satırlarında, çarter süresinin son yarım ayı ya da buna benzer bir miktar zaman kaldığında çarter ücreti ödemesinin taşıtan tarafından gemi geri bırakılana kadar gün ve gün ödenmesi uygun görülür (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 205, 462-463).

Diğer yandan Linertime 1974 çarter parti formunun 28. kutucuğunda bahsedilen çarter ücreti herhangi bir iskonto uygulanmaksızın her 30 günlük periyotta peşinen ve para olarak ödenmelidir. Ödemelerde bir aksaklık durumunda taşıyanın gemisini taşıtan faydasından geri çekme hakkı herhangi bir bildirim veya mahkeme kararına ihtiyaç duyulmaksızın bulunur ayrıca bu hak taşıyanın talep edebileceği diğer haklarını engellemez. Zaman çarteri sözleşmelerinde uygulamada çarter ücreti ödeme periyodu 30 gün olarak belirlenir ancak bu konuda birtakım diğer rutin uygulamalar da mevcuttur. Bununla ilgili olarak NYPE 1946 çarter parti formunun 58. satırında yer alan yarı aylık ödeme ifadesi genellikle taraflarca aylık (monthly) ifadesine çevrilir ve sözleşmede belirtilen bu aylık ibaresi tam bir takvim ayı anlamına gelir. Aylık ödemeler her ayın aynı günü yapılır. Eğer ilgili gün o ayda bulunmuyorsa ilgili ayın son günü çarter ücreti ödeme günü olarak kabul edilir. Baltimore 1939 çarter parti formunda ise uzun-kısa ay karmaşası sözleşmenin 49 ve 50. satırlarında yer alan; “every 30 days” yani; her 30 gün, ifadesiyle netlik

kazanmıştır (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 204, 272). Benzer şekilde Nype 1993 ve Gentime 1999 çarter parti formlarında yarım aylık ödemeler (semi-monthly payment) ifadesi aylık ödeme şekline dönüştürülmüş ve ödeme süresi için 15 veya 30 günlük net periyotlardan bahsedilmiştir (Collins, 2000: 301).

Öte yandan çarter ücreti ödemesiyle ilgili olarak taşıtanın bankası taşıyanın bankasına çarter ücreti ödemesine dair banka çeki ya da ona eşdeğer bir dokümanı gönderdiği zaman ödeme bu gönderimin yapıldığı an tamamlanmış olur. Benzer şekilde taşıtanın bankası, taşıyan tarafın bankasına bir tediye emri “payment order” gönderdiği takdirde de Londra Para İdare Planı çerçevesinde (London Currency Settlement Scheme) bu ödeme şekli banka çekiyle “banker’s draft” yapılan ödemeye eşdeğer kabul edilir. Ancak tediye emriyle yapılan ödemelerde en fazla 24 saate varan gecikmeler kabul edilebilir. Paranın ödeme yapıldıktan bir müddet sonra ilgili tarafın hesabında gözükmemesi ve bu işlem sürecinin en fazla 24 saate kadar uzatılması hakkında mahkemelerce alınan kararlar ilgili davanın özel durumuna göre değişebilmektedir. Kimi davalarda ödeme emrinin yapıldığı an ücretin ödendiği kabul görmekte ve geçerli sayılmakta, kimi davalarda ise ödemenin geçerlik tarihine göre yapılması öngörülmektedir. Yani bir gün sonra hesaba para işlenebiliyorsa, buna göre son ödeme tarihini geçmeyecek bir zamanda ödeme yapılmalıdır. Özetle buradaki esas faktör, taraflar arasında kurulan sözleşmede kullanılan ticari ifadelerin kesinliğidir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 151, 195-196, 206-207).

Diğer taraftan paranın nakit ödenmesi ve eğer ilgili sözleşmede izin veriliyorsa banka çekiyle ödenmesi durumlarıyla, çarter ücretinin ödenmesi için taşıtanın ilgili bankaya gönderdiği teleks talimatı arasında bir benzeşme bulunmaz. Çünkü banka çeki elinde bulunduran tarafa maddi tutarın tümünü banknota çevirebilme hakkını tanıırken, bankaya bildirilen ödemenin yapılmasına dair teleks komutu bir ödeme şekli değil yalnızca bir talimattır ve bunu bulunduran tarafa yasal bir maddi hak kazandırmaz. Bu sebeple teleks transferinde taşıtanın banka hesabından taşıyanın hesabına para transferi yapıldığına dair bir bildirim taşıyan bankasından alınmadıkça ödeme yapılmamış olacaktır. Ayrıca periyodik çarter ödemelerinden herhangi birinin son ödeme günü pazar yahut başka bir bankacılık iş

günü dışına denk gelen gün olduğunda taşıtan charter ödemesini daha erken zamandaki uygun bir bankacılık iş gününde yapmalıdır. Eğer charter sözleşmesinde charter ücretinin zamanında ve eksiksiz ödeneceğine dair katı ibareler iki taraf arasında anlaşılmış özel bir ödeme metoduyla değiştirilmişse ve bu şekliyle önceki aylardaki charter ücretleri ödenmişse meydana gelen geç bir ödemedan ötürü taşıyan, taşıtanın faydasından gemisini geri çekemez, ayrıca taşıtana ileriye dönük ödemelerin katı kurallar çerçevesinde yapılmasına dair mantıklı bir bildirimde bulunulmadığı takdirde yine herhangi bir yetkisi oluşmayacaktır. Bununla birlikte taraflar arasında özel bir ödeme metodunda anlaşılmış ise bu ödeme şekli geçerli olduğu süre boyunca taşıtan yalnızca uygulanmakta olan yöntemin sürdürülmesinden ve uygulayabildiği ölçüde zamanında ödemenin yapılmasından sorumlu olur (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 151, 195-196, 206-207).

Periyodik charter ücretinin ödeme tarihinin geminin taşıtan faydasından alıkondduğu bir süre içerisinde denk gelmesi durumunda da taşıtan gemi charter ücretini zamanında ödemekle yükümlü olur. Ancak taşıtan sözleşmenin gerçekleşmesiyle özellikle sağlanacak herhangi bir gelir miktarını ve gemi kullanımının haksız alıkonmasından doğan herhangi bir alacağını charter ücretinden düşebilir. Öte yandan NYPE 1946 charter parti formuna göre taşıtan ücret ödeme tarihinde fayda dışı kalmış bir gemi için ödeme yapmakla yükümlü tutulamaz. Sözleşmenin 15. maddesine göre eğer charter süreci boyunca yine sözleşmede sıralanan sebeplerden ötürü zaman kaybedilmiş ise “the payment of hire shall cease” ibaresine göre ilgili zaman dilimine ait charter ücretinin ödenmesinden feragat edilebilir. Benzer şekilde geminin fayda dışı (off hire) olması sebebiyle bir sonraki takip eden aylık ödeme de gemi derhal iyileştirilip taşıtanın faydasına sokulamaz ise durdurulabilir. Bununla birlikte charter sözleşmesi maddelerinde özellikle belirtilen ve izin verilen masrafların charter ücreti ödemelerinden taşıtan tarafından kesilebilmesi sağlanabilir. Bu maddeler geminin masraflarının karşılanması açısından bir avantaj sağlar ve NYPE 1946 charter parti formununun 65 ve 66. satırlarında yer alan “shall be deducted from hire” yani gemi charter ücretinden kesilebilir ifadesine dayanır. Buna benzer şekilde geminin teknesinde, makinesinde ya da ekipmanlarında meydana gelen bir arıza ya da kusur sebebiyle oluşan geminin süratinin düşmesinden kaynaklanan maddi kayıplar,

harcanan yakıt ve kaybedilen zaman Nype 1946 çarter parti formunun 19 veya 101. satırlarına göre taşıtana çarter ücretinden ilgili harcamaların düşülmesi hakkını tanır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 153-154, 199-200, 202).

Bunların yanında Nype 1946 çarter parti formunun 15. maddesi uyarınca taşıtanın talimatı dahilinde olmayıp, çartere konu olan gemi bir arıza ya da gemi personelinin sağlık gerekçeleri sebebiyle bir limana uğramak zorunda kalırsa, oluşan tüm liman ücretleri, kılavuz kaptan ücretleri, yakıt harcamaları ve kaybedilen zaman taşıyanın hesabından karşılanacak ve çarter ücretinden düşülebilecektir. Bu husus Nype 1993 çarter parti formunda da tekrarlanmakta ancak geminin şiddetli bir hava veya benzer bir tehlike sebebiyle bir limana sığınması durumu için muafiyet tanınmaktadır (Collins, 2000: 304).

Gerek çarter sözleşmesinde belirtilmesinden ötürü gerekse de karşılıklı dava açılabilme hakkından ötürü, taşıtanın çarter ücretinde kesintiye gidebileceği düşünülürse ortaya ne kadarlık bir kesinti yapılabileceği ve taşıyanın yüksek miktardaki kesintilerde gemisini taşıtan faydasından çekmek isteyebileceği gibi birtakım sorunlar çıkar. Bu noktada taşıtan çarter ücretinden kesinti yapma hakkına haiz olduğunda sözleşmedeki kaybını uygulanabilir bir mantık çerçevesinde karşı taraftan talep edebilir. Konu hakkında nihai bir kural belli olmasa da bu yaklaşım çerçevesinde iyi niyet ve mantık gözetilerek yapılmış bir değerlendirme neticesi bulunan toplam bedelin taşıtan tarafından çarter ücretinden kesilebileceği söylenebilir. Fakat çarter sözleşmesi şartları buna izin vermiyor yahut eşit karşılıklı dava hakkı ilgili olay için uygulanamıyorsa taşıtanın iyi niyetli yaklaşımı ve mantıklı düşüncesi çarter ücretinden kesinti yapabileceği anlamına gelmez. Bu şartlar altında taşıyanın, çarter ücretinin ödenmemesi ya da kısmi ödenmesi halinde gemiyi taşıtan faydasından çekme hakkı engellenemez (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 155-203).

2.15.ÇARTER SÜRESİNİN BAŞLAMASI

Baltimre 1939 çarter parti formunda 11. madde 81 ila 91. satırlar arasında yer almaktadır. Bu madde (A) ve (B) alt başlıklarına ayrılarak kaleme alınmıştır ve

burada gemi çarter ücretinin hangi durumlarda kesintiye uğrayacağı dolayısıyla çarter süresi sayımının ne zaman durdurulabileceği açıklanmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). NYPE 1946 çarter parti formunda ise 15. madde 97 ila 101. satırlardan oluşmuştur ve burada çarter ücretinden kesinti yapılabilecek durumlar ve hangi sürelerin çarter sözleşmesi içerisine dahil edilemeyeceği açıklanmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 çarter parti formunda 31. kutucuğun (A) kısmına çarter süresinin birbirini takip eden saatler olarak ne kadar duraksadığı yazılır. Bunun yanında 14. madde bünyesinde 262 ila 298. satırlarda çarter ücreti ödemesinin durdurulması hususu açıklanmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Balttime 1974 çarter parti formunda 11. maddede 164 ila 185. satırlarda çarter ücretinin ne zaman, nasıl ve hangi durumlarda kesintiye uğratılabileceği dolayısıyla çarter süresi kesintilerinin neler olabileceği belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5). NYPE 1993 çarter parti sözleşmesinde ise 17. madde bünyesinde yer alan 219 ila 236. satırlarda geminin taşıtan faydası dışında kalması durumu düzenlenmiştir ve çarter süresinin sayılmasıyla ilgili ifadeler burada yer alır (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 çarter parti formunun 27. kutucuğuna çarter parti sözleşmesine konu olan geminin bayrak devletince maksimum ne kadar alıkonabileceği belirtilir ayrıca 9. madde bünyesinde 219 ila 257. satırlarda geminin taşıtan faydası dışında kalması konusu dolaylı olarak da çarter süresinin sayılması durumu düzenlenmiştir (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Balttime 2001 çarter parti formunda 11. maddede 142 ila 161. satırlarda çarter ücreti ödemesinin ve çarter süresinin nasıl duraklatılabileceği belirtilir (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Bovertime 2004 çarter parti formunda 333 ila 400. satırlarda ise geminin taşıtan faydası dışında kalma konusu açıklanır (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

NYPE 1946 çarter parti formunun 62 ila 64. satırlarıyla, 18 ila 21. satırları arasında yer alan ifadelere bakıldığında zaman çarterine konu olan geminin nerede ve nasıl taşıtanın faydasına bırakılacağına dair hükümler bulunur. Bu ifadelerden de anlaşılacağı üzere sözleşmeye konu olan gemi, taşıtanın belirlediği ve yönlendirdiği bir liman, dok yahut bölgede bu yerin müsait olması durumunda tahsis edilir. Ancak

bu yerlerin uygun olmaması durumunda sözleşmenin 5. maddesine atıfta bulunulur ve burada yer alan esaslara göre charter süresinin başlayacağı belirtilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 459).

NYPE 1946 charter parti formundaki 5. madde içerisinde charter süresinin başlaması konusunda hazırlık mektubuna gereksinim olduğu bildirilir. Sözleşmenin 5. maddesinde yer alan hazırlık mektubu ve charter süresinin başlamasına dair hüküm incelendiğinde hazırlık mektubunun taşıyan tarafından gemi taşıtan faydasına bırakılacağı yere vardığında verilmesindeki ticari amacın gemiyi faydasına alma yükümlülüğünün taşıtana geçmesini sağlamak olduğu anlaşılır. Bu bildirimle birlikte öğleden sonra saat 4'e kadar gönderilen hazırlık mektubu ile, taşıtan gemiyi kendi faydasında kabul etsin yada etmesin bir sonraki çalışma günü saat 7'de charter süresinin başlayacağı tebliğ edilmiş olur. Ancak taşıtan bu noktada, geminin idare hakkına haiz olup olmadığı hakkında kaygılıysa taşıtana bu konuyu sorabilir fakat bunu sorarsa da gemi charter sözleşmesi çerçevesinde taşıtan faydasına geçer ve yükleme operasyonu başlayabilir dolayısıyla charter süresi resmen başlar. Buna göre charter süresi taşıtanın hazırlık mektubunu kabul etmesiyle yahut sözleşmede belirtilen hazırlık mektubu süresinin dolmasıyla başlamaktadır. Charter süresi sayılmaya başladığında ise sözleşme sona erinceye kadar devam eder. Bu süreçte taşıtan ister sürekli ister belli aralıklarla emri altındaki gemiyi kullansın yahut kullanmasın zaman sayımı hususunda herhangi bir duraksama olmaz. Buna ek olarak NYPE 1946 charter parti formunun 5. maddesi uyarınca taşıtana mutlaka bir çalışma gününde bildirimde bulunulması şart koşulmaz. Çünkü bu maddenin 63. satırında yer alan "that" ifadesi bir çalışma gününden ziyade yalnızca bir günü "day" niteler (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 459).

Geminin taşıtan faydasına bırakılması ve taşıtana geri bırakılması genellikle farklı zaman dilimlerinin kullanıldığı yerlerde gerçekleştiğinden charter süresinin hesaplanmasında ilgili, yerel gün ve saatin mi kullanılacağı ya da bu sürenin greenwich ortalama saatine göre (GMT) mi hesaplanacağı hakkında bir soru ortaya çıkabilir. Bununla ilgili olarak zaman charterinde charter süresinin, geçen zaman temel alınarak hesaplanmasına dair genel yargının kullanılabilir olduğu söylenebilir fakat

bu noktada net bir uygulamayı tarif etmek mümkün değildir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 184-185). Zaman çarterinde bu konuyla ilgili olarak tarafların çarter süresinin sayılması hususunda Greenwich ortalama zamanını esas alması ve sözleşme maddelerinde bunu açıkça belirtmesi en mantıklı çözüm gözükmektedir.

2.16.GEMİNİN TAŞIYANA GERİ BIRAKILMASI

Baltim 1939 çarter parti formunda 7. madde bünyesinde 55 ila 65. satırlarda geminin nerede, nasıl ve ne zaman taşıyana geri bırakılacağı açıklanmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). Linertime 1974 çarter parti formunun 29. kutucuğuna geminin nerede ve ne kadar mesafede taşıyana geri bırakılacağı bilgisi, 30. kutucuğuna ise bu operasyon için verilecek ilk ve son bildirimlerin kaç gün önceden yapılması gerektiği yazılır. Bunun yanında 8. madde bünyesinde 153 ila 179. satırlarda geminin taşıyana geri bırakılması hususunun detayları açıklanmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Baltim 1974 çarter parti formunda 21. kutucukta geminin taşıyana geri bırakılacağı yer veya mesafe belirtilir. Sözleşmenin ikinci kısmında birinci kısmındaki bilgilere atıfta bulunularak ilgili operasyonun nasıl yapılacağı 7. madde bünyesinde 108 ila 130. satırlarda belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5). Bunun yanında Gentime 1999 çarter parti formunda 17. kutucukta geminin taşıyana geri bırakılacağı yer, liman ya da mesafe, 18. kutucukta bu operasyondan önce yapılması gerekli bildirimler belirtilir. Ayrıca çarter parti formunun ikinci kısmında 4. madde altında 87 ila 106. satırlarda geminin taşıyana geri bırakılması hususu birinci kısımdaki bilgilere atıfta bulunularak açıklanır (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Baltim 2001 çarter parti formunda 21. kutucukta geminin taşıyana geri bırakılacağı yer ve mesafe belirtilir ayrıca 7. madde bünyesinde 93 ila 111. satırlarda bu konu detaylı olarak açıklanmıştır (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Bovertime 2004 çarter parti sözleşmesinde 14. kutucuğa geminin taşıyana geri bırakılacağı yer, 15. kutucuğa bu işlemin gerçekleştirilebilmesi için kaç gün önce taşıyana bildirimde bulunulması gerektiği bilgileri girilir. Geminin taşıyana bırakılması hususu ise 97 ila 127. satırlar arasında 5. madde bünyesinde açıklanır (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

NYPE 1946 charter parti formunun 13 ve 14. satırında charter süresinin sonunda geminin taşıtana geri bırakılması hususu düzenlenmiştir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 188). Zaman charteri sözleşmesine konu olan gemi taşıtan tarafından taşıyana geri bırakılacağı zaman, gemi mümkün olan en erken zamanda bırakılmalı ve gemi mürettebatı geminin ambarlarını bir sonraki yük için temizlemelidir. Ayrıca birçok charter parti sözleşmesinin ana maddeleri arasında bu husus bulunur ve şu şekilde kısaltılmış olarak sözleşmede geçer; “USD 3000 ILOHC” (in lieu of hold cleaning) bu ifadenin anlamı gemi ambarlarının temizliği için geminin taşıyana geri bırakılması esnasında, taşıtandan 3000 Amerikan Doları talep edildiğidir. Bu temizlik işlemi için kullanılan zaman taşıtanın charter süresi içindedir ve temizlik işini gerçekleştiren gemi mürettebatıdır. Bu konuda son seferde taşınan yükün cinsine göre ve temizlik işleminin zahmetine göre taşıyan farklı ücretler belirleyebilir. Gemi ambarlarının temizlenmesi ve tahıl yükü de dahil olmak üzere tüm yüklemelere hazır durumda bulundurulması talep edilir. Ambarların hazır durumda bulunduğu kontrolü taşıtan tarafından atanmış denetim kuruluşları veya taşıtanın hizmetkarları tarafından yapılabilir. Diğer yandan gemi bu kontrollerden geçemez ise kontrollerden geçinceye kadar tüm temizlik işlemlerinden ve masraflarından taşıyan sorumlu olur (Collins, 2000: 282-283).

Linertime 1974 charter parti formuna göre gemi charter süresinin sona ermesiyle, taşıtan faydasına bırakıldığı iyi kondisyonda taşıyana geri bırakılmalıdır fakat kullanıma bağlı olan sıradan eksilme ve bozulmalar taşıyan tarafından kabul edilir. Gemi, emniyetli ve buzul tehlikelerinden yoksun olarak taşıtanın seçenekleri arasında yer alan bir yerde veya 29. kutucukta belirtilen bir alan içerisinde, pazar ve resmi tatil günleri hariç sabah saat 0700 ile öğleden sonra 1000 saatleri arasında taşıyana geri bırakılmalıdır. Bu operasyon cumartesi günü yapılacaksa saat 0700’den öğle vaktine kadar gerçekleştirilmelidir. Gemi taşıyanın faydasına geri bırakılmadan önce gerekli tamiratları taşıtan hesabından karşılanmalı ve mümkün olduğunca geminin havuzlanma veya yıllık tamiratlarına eşzamanlı olarak yapılmalıdır. Eğer ciddi bir tamirata ihtiyaç duyuluyorsa, taşıyanın da hesabından karşılanacak bu tamiratın nerede ve ne zaman yapılacağı taşıyana bildirilmelidir. Büyük çaptaki tamiratlar için harcanan süre taşıyanın hesabından karşılanır. Taşıtan taşıyana 30.

kutucuktaki belirtilenden daha az olmayacak bir süre önceden geminin geri bırakılacağı liman ve tahmini geri bırakma tarihini belirten bir ilk ve son bildirimde bulunmalıdır ve taşıtan geminin pozisyonundaki olası değişiklikleri taşıyana olabildiğince yakinen bildirmelidir (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 267-268).

Çarter sözleşmelerinde yalnızca taşıtanın gerçekleştirdiği hasarların açıkça ve kanıtlanabilir bir şekilde ortaya konabildiği durumlarda taşıyan bu masraflardan ve onarım ücretinden taşıtanı sorumlu tutabilir çünkü sadece çarter süresi boyunca oluştuğu için olası hasarların tümünden taşıtanın sorumlu tutulmasına dair bir yaklaşım mantık dışı gözükmemektedir. Ancak çarter sözleşmesinde taşıtanın ilgili gemiyi taşıyana geri bırakılmasına yönelik şartlar katı bir biçimde yorumlanırsa bu masrafların karşılaması gerektiğine dair bir sonuca varılabilir. Diğer taraftan taşıyandan yaptırması beklenen deniz tehlikelerine ve savaş risklerine dair sigortanın kapsamında taşıtanın sebep olduğu ve olacağı hasarlar bulunmaz. Bu sebeple taşıtanın kendi etkisinden ötürü oluşan hasarlardan çalıştırma ve tazmin maddeleri de göz önünde bulundurularak sınırlı sorumlu tutulması tavsiye edilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 147-148).

Öte yandan zaman çarteri sözleşmelerine göre taşıtanın yükümlülüklerini ihlal etmesinden ötürü kaynaklansa bile sözleşme süresinin sonunda hasarlanan gemiyi geçerli bir yola taşıyana geri bırakabilme hakkı olabilir. Bu durumda taşıyanın geri bırakma başvurusunu kabul etmeme şansı olamaz ancak hasarlardan ötürü karşı tarafı dava etme hakkı bulunur. Diğer taraftan eğer taşıtan sözleşmede belirtilen yer ya da bölgenin dışında gemiyi taşıyana geri bırakırsa, taşıyan hasarı ya da kaybını karşı taraftan talep edebilir. Taşıyanın kaybı tespit edilirken, ilgili geminin taşıyana geri bırakıldığı limandan sözleşmede belirtilen uygun liman veya bölgeye kadar olan bir hayali sefer neticesi elde edebileceği net kazanç ya da bu sefer için geçecek sürede gerçekleştirilebilecek alternatif bir başka iş sonucu elde edilebilecek net kazanç miktarlarından az olanı genellikle referans alınarak bir değerlendirme yapılır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 189-190).

2.17.GEMİNİN YÜK ALANLARI

Baltim 1939 çarter parti formunun 8. maddesinde 66 ila 68. satırlarda geminin yük taşımaya elverişli alanları belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). Nype 1946 çarter parti formunda 7. madde bünyesinde 71 ila 75. satırlarda taşıtanın gemide kullanabileceği ticari alanlar açıklanmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 çarter parti formunda ise 9. madde altında 180 ila 184. satırlarda geminin yük alanların belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Baltim 1974 çarter parti formunda da 8. madde bünyesinde 131 ila 136. satırlarda geminin yük taşımaya elverişli alanları belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5). Nype 1993 çarter parti formunda 13. maddede 183 ila 190. satırlarda yüklemeye elverişli ve taşıtanın kullanımına bırakılacak gemi alanları tanımlanmıştır (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Baltim 2001 çarter parti formunda 8. madde bünyesinde 112 ila 117. satırlarda geminin yük işine elverişli alanları ve taşıtanın faydasına tahsis edilen alanları belirtilir (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Diğer yandan zaman çarterinde genelde taşıtanın yük bölümlerinin hepsini kendi faydasına göre kullanma hakkı bulunur. Fakat bu kapsama balast suyu için ayrılan özel tank kapasiteleri dahil değildir öte yandan kapasiteyle ilgili sözleşmede geçen ifadeler geminin zaman çarteri sözleşmesine başladığı anki durumu için geçerlidir dolayısıyla geminin inşa sonrasındaki ilk kapasitesi burada nitelenmemektedir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 467).

2.18.GEMİ KAPTANI

Baltim 1939 çarter parti formunda 9. madde bünyesinde 69 ila 78. satırlarda gemi kaptanının görevi, sorumluluğu, kimin hizmetkârı olacağı ve nasıl çalışacağı belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). Nype 1946 çarter parti formunun 8. maddesinde 76 ila 79. satırlarda gemi kaptanının görevleri, sorumlulukları ve kimin hesabına çalışacağı konuları açıklanmaktadır ayrıca sözleşmenin 9. maddesinde 80 ila 81. satırlarda gemi kaptanının gerekli

görülmesi halinde taşıtan emriyle değiştirilebileceği belirtilmektedir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 charter parti formunda 10. madde içerisinde 185 ila 197. satırlar arasında gemi kaptanının görev ve sorumlulukları ile kimin emri altında çalışacağı hususları açıklanmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Baltimore 1974 charter parti formunda 9. madde bünyesinde 137 ila 178. satırlarda gemi kaptanının sorumluluğu, görevi ve kimin adına çalışacağı hususları belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5).

NYPE 1993 charter parti formunun 8. maddesinde 99 ila 108. satırlarda zaman charteri sözleşmesine konu olan geminin yapacağı seferlere ilişkin birtakım performans beklentileri ele alınmıştır. Burada ayrıca gemi kaptanının taşıtan tarafından yeterli görülmediği durumlarda zaruret halinde taşıyan tarafından görevinden alınıp yeni bir atamanın yapılabileceği belirtilmiştir (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 charter parti formunda 12. madde bünyesinde 304 ila 314. satırlarda gemi kaptanının yükümlülüğü ele alınmıştır (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Baltimore 2001 charter parti formunda ise 9. maddede 118 ila 136. satırlarda gemi kaptanının görev ve sorumlulukları belirtilir (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Bovertime 2004 charter parti formunda da 13. madde bünyesinde 540 ila 560. satırlarda gemi kaptanının görev ve sorumlulukları düzenlenir (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

Bunların yanında NYPE 1946 charter parti formunun 8. maddesine göre iş alma konusunda kaptan, taşıtanın emir ve yönlendirmelerine tabidir. Gemi kaptanının taşıtanın emirlerine uyması sebebiyle oluşan sonuçlara karşı mahkemeler bu maddeyle taşıyanın taşıtan tarafından teminat altına alındığını ifade ederler. Bu nedenle, gemi kaptanının taşıtanın belirli bir limana sefer talimatına uyması neticesinde, gemi hasar almış veya başka kayıplara maruz kalmışsa, dolayısıyla taşıyan mağdur olmuşsa, taşıyan ilgili zararlarının tazminini talep edebilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 155). Diğer taraftan seferin azami derecede verimli geçmesi hususundaki başarısızlık, kaptanın gereksizce ilgili limana geç varması, yanlış davranıp taşıtanın talimat verdiği limana girmemesi ya da geminin yükmesi veya

tahliyesini yanlış bir biçimde durdurması gibi sebeplerden kaynaklanabilir. Nype 1946 charter parti formunun 76 ila 77. satırında yer alan ifadelerle göre taşıyan bu sebeplerden ötürü maruz kaldığı kayıplardan taşıyanı sorumlu tutabilir. Ayrıca ilgili satırlarda yalnızca kaptan belirtilmesine karşın bu ifadeler ayrıca gemiden sorumlu mühendislerin seferin azami ölçüde verimli olması hususundaki eksikliklerini ve hatalarını da kapsar.

Gemi kaptanı ve mürettebatının normal şartlar altında gemi herhangi bir charter sözleşmesine tabi olmadığı zamanda gerçekleştirdiği hizmetleri ve sorumlulukları zaman charteri süresince taşıyan için gerçekleştirmesi beklenir. Bunların dışındaki herhangi bir hizmetin talep edilmesi üzerinde tartışma yaratan bir konudur. Bununla birlikte geminin normal şartlarda işletilmesine ve hazır durumda bulundurulmasına etki eden faktörler; geminin bayrak devleti kanunları, mürettebatın imzaladıkları çalışma sözleşmeleri ve iş tanımları, geminin sefer yaptığı bölgenin sıradan gerekleri olarak genellenebilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 174-175, 231-232). Diğer taraftan taşıyanın Nype 1946 charter parti formunun 76. satırında belirtilen azami ölçüde emniyetli sefer gerçekleştirme zorunluluğunu ihlali durumunda yine Nype 1946 charter parti formunun 24. maddesinde içinde yer alan United States Carriage Of Goods By Sea Act Sözleşmesinin hükümlerine dayanarak bu ihlali savunabileceği düşünülebilir halbuki bu yasanın 2. bölümü yalnızca yükün yüklenmesi, elleçlenmesi, istiflenmesi, taşınması, emniyetle korunması, bakımı ve tahliyesiyle ilgili işlemleri kapsamaktadır dolayısıyla yapılacak bir savunma ancak gemideki yüke dair olur. Geminin genel itibariyle azami ölçüde emniyetli çalıştırılmasıyla bir bağlantı bu noktada kurulamaz fakat konu hakkındaki sorumluluk sınırları Nype 1946 charter parti formunun 103 ila 106. satırlarında yapılacak ilave değişikliklerle farklılaştırılabilir. Bununla ilgili olarak Nype 1993 ve Gentime 1999 charter parti formlarında Nype 1946 charter parti formunda belirtilen gemi kaptanının azami özen gösterme (utmost despatch) yükümlülüğü, gerekli özenin gösterilmesi (due despatch) olarak değiştirilmiştir buna göre geminin seyriyle ilgili sorumluluğun gemi kaptanı ve taşıyana ait olduğu hususu tekrar vurgulanmıştır (Collins, 2000: 310).

2.19.TAŞITANIN HİZMETKARLARI

Nype 1946 çarter parti formunda 10. maddede 82 ila 85. satırlarda taşıtanın süperkargo tayin edebilmesi ve taşıtanın hizmetkarı olan kimselerin gemideki ikame masraflarının taşıtan sorumluluğunda olduğu belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 çarter parti formunda 37. kutucukta süperkargo ücreti, 38. kutucukta ise taşıtanın hizmetkarlarına sağlanacak yemek ücreti belirtilir ayrıca 27. madde bünyesinde 439 ila 442. satırlarda birinci kısımda verilen bilgilere atıfta bulunularak gemide süperkargo bulundurma hususu düzenlenmiştir. 28. madde bünyesinde ise 443 ila 447. satırlarda taşıtanın hizmetkarlarına yemek sağlanması ve bunun ücretinin kime ait olacağı hususları düzenlenmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Nype 1993 çarter parti formunda 14. madde bünyesinde 191 ila 197. satırlarda süperkargo tayini ve bu kimselerin yiyecek ücretlerinin kimin tarafından karşılanacağı hususu düzenlenmiştir (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12).

Gentime 1999 çarter parti formunda 29. kutucukta süperkargo bulundurabilme hususu, 30. kutucukta taşıtanın hizmetkarlarının yiyecek masrafları, 31. kutucukta taşıtanın hizmetkarları, 32. kutucukta ambar temizliğinin gemi mürettebatınca yapılması, 33. kutucukta geminin taşıyana geri bırakılmasında ambar temizliği hususu belirtilmiştir. Ayrıca taşıtanın talepleri 15. madde bünyesinde 383 ila 451. satırlarda birinci kısımda belirtilen bilgilere atıfta bulunularak ele alınmaktadır ve bu kısım taşıtanın hizmetkarlarının durumlarını da içerecek biçimde oldukça geniş tanımlanmıştır (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Bovertime 2004 çarter parti formunda 24. kutucukta aylık süperkargo, haberleşme ve taşıtanın hizmetkarlarına sağlanan yemek ücreti miktarı, 25. kutucukta taşıtanın hizmetkarlarının aylık ücretleri belirtilir buna ek olarak 14. madde bünyesinde 561 ila 696. satırlarda taşıtanın talepleri belirtilen hususlar da dahil olmak üzere geniş biçimde ele alınmıştır (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

2.20.TALİMATLAR VE KAYITLAR

Baltim 1939 çarter parti formunda 10. madde bünyesinde 79 ila 80. satırlar arasında gemi kaptanı ve baş mühendisinin hangi kayıtları tutacağı ve hangi talimatlara uyacağı belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). Nype 1946 çarter parti formunda 11. maddede, 86 ila 89. satırlarda gemi kaptanının tutmakla yükümlü olduğu kayıtlar belirtilmiştir ayrıca 12. maddede gemi kaptanının yükün havalandırılması hususundaki sorumluluğuna değinilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 çarter parti formunda 10. maddede gemi kaptanının hangi kayıtları tutacağı konusu 185 ila 197. satırlarda belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Baltim 1974 çarter parti formunda 10. madde bünyesinde 159 ila 163. satırlarda gemi kaptanı ve baş mühendisinin hangi kayıtları tutacağı ve hangi talimatlara uyacağı belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5).

Nype 1993 çarter parti formunda 15. madde 198 ila 204. satırlardan oluşur. Burada geminin sefer için talimatlandırılması hususu ve gemi kaptanının tutması gereken kayıtlar düzenlenmiştir (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 çarter parti formunda 15. madde bünyesinde tutulması gereken kayıtlar belirtilir (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Baltim 2001 çarter parti formunda 10. maddede 137 ila 141. satırlarda gemi kaptanının kimin talimatlarına uyacağı ve hangi kayıtları tutmakla yükümlü olduğu belirtilir (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5).

Diğer taraftan geminin işletilmesiyle ilgili emirleri sorgulamak gemi kaptanın yetkisi içerisinde değildir. Bu anlamda taşıtanın yönlendirmeleri ve emirleri gemi kaptanının kişisel görüş ve isteğine göre yanıtlanamaz yani zaman çarterinde gemi kaptanının geminin işletilmesine dair verilen emirleri emniyetle uygulamaktan başka yetkisi yoktur. Öte yandan gemi kaptanının gemisini ve ilgili yükü tehlikeye atmama ve oluşabilecek riskleri ön görme sorumluluğu vardır. Bu çerçevede geminin emniyetini ve denize elverişliliğini tehlikeye atacak emirleri geri çevirme hakkı gemi

kaptanının yetkileri arasında yer alır. Ayrıca taşıtanın verdiği her emrin bir iş verme talimatı olarak değerlendirilmemesi gerekir dolayısıyla gemi kaptanı taşıtanın charter sözleşmesinde tanımlanmayan yetkilere dayanarak verilmiş olduğu talimatlara uymak zorunda değildir. Örneğin charter sözleşmesinde belirtilen emniyetli liman şartının dışında bulunan bir limana geminin yönlendirilmesi emri veya yükün yükü teslim almaya yetkisi olmayan bir kişiye teslim edilmesinin istenmesi gibi durumlarda gemi kaptanı bu talimatlara uymak zorunda değildir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 236-237, 441).

Bununla birlikte taşıtanın talimatları ve emirleri altında çalışan gemi kaptanının ihmali ve yanlış hareketi sonucunda ortaya çıkabilecek sorunlardan istisna maddelerinde belirtilmiş olanlar hariç tutulmak şartıyla taşıyan sorumludur. Sonuç olarak gemi kaptanının taşıtanın talimatlarına uyma sorumluluğu kesin bir nitelikte değildir ancak gemi kaptanı tedbirli ve yetkin bir kaptan olarak uygulanabilirliği nispetinde bu talimatlara bağlı kalmalı ve uygulanması aşamasında gerekli çabayı ve ilgiyi sarf etmelidir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 236-237, 441).

2.20.1.Zaman Charteri Sözleşmesinde Zımnî Tazmin (Implied Indemnity)

NYPE 1946 charter parti formunda, Baltimore 1939 charter parti formundan farklı olarak taşıyana sözleşmede bir zımnî tazmin hakkı tanınmaz ancak taşıyan taşıtanın emir ve direktiflerine uyması sebebiyle maruz kaldığı yükümlülüklerle karşı normalde bir tazmin hakkına sahip olur. Buna göre taşıyan tazmin hakkına sahip olacaktır fakat bu noktada, gemi kaptanının taşıtanın emir ve talimatlarına uyma durumu açıkça belirgin olmalıdır ve bu emre uygun hareket etmek yanlış yahut haksız bir eylem olmalıdır. Diğer taraftan Baltimore 1939 charter parti formunda yer alan zımnî tazmin hakkı, sözleşmede ifade edilen tazmin hakkı olarak adlandırılmaktadır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 237-241).

2.20.2.Zaman Çarteri Sözleşmesinde İfade Edilen Tazmin (Express Indemnity)

Bazı zaman çarteri sözleşmelerinde ifade edilen bir tazmin hakkı (express indemnity) gemi kaptanının taşıtan talimat ve emirlerine uyması neticesinde kaynaklanmış hasarların ya da masrafların karşılanması hususunda taşıyana tanınmıştır. Örneğin, taşıtan yük konşimentosunun imzalanmasıyla çarter sözleşmesinde belirtilen yükümlülüğün üzerinde bir sorumluluğu taşıyana yüklüyorsa, taşıtan normal sözleşmeden doğan yükümlülüğe ilave olan sorumlulukları için taşıtan tarafından tazmin edilme hakkına sahip olur (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 237-241).

Diğer taraftan zaman çarteri sözleşmelerinde belirtilen iş verme ifadesi (employment) İngiliz Lordlar Kamarası (The House Of Lords) tarafından geminin çalıştırılması olarak yorumlanmıştır. Fakat bu ifade gemide görev alan çalışanların günlük işlerinin yaptırılması ve emniyetli seyir kurallarına göre gerekli itinanın gösterilmesi anlamına gelmez çünkü bu konulardan her daim gemi kaptanı sorumludur. Sözleşmede yer alan geminin çalıştırılması ifadesi ise geminin yükleme ve tahliye hizmetlerini yürütmesi için emniyetli limanlara sevk edilmesi ve emtianın deniz taşımacılığı ile bir yerden bir başka yere ulaştırılması işini niteler. Geminin seyri ve yönlendirilmesi ile ilgili konular geminin etkili yönetimi de buna dahil olmak üzere her daim taşıyanın ve onun hizmetkarlarının sorumluluğu altındadır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 237-241).

Öte yandan tazmin hakkı hususunda başarı sağlayabilmek için taşıyanın, taşıtan emriyle başlayan olgular zincirinin yine bu sebep neticesinde birtakım kayıplar doğurduğunu ve sürecin tam anlamıyla bir bütün olduğunu ispatlaması gerekir. Bununla birlikte, sıradan harcamalar ve ticari kayıplar taşıyanın talep edebileceği tazmin hakkı çerçevesinde değerlendirilemez ancak bir hasarın ya da kaybın genel anlamda taşıtanın direktiflerine ve emirlerine uyulması gerekçesiyle meydana gelmiş olması durumunda tazmin hakkından bahsedilebilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 237-241).

NYPE 1946 charter parti formuna göre gemi kaptanı sefer veya seferlerin tam ve doğru kayıtlarını tutmalıdır. Bu seferler taşıtanın veya onun acentelerinin bir berati olarak nitelenir ve istenildiği takdirde gemi kaptanı tarafından taşıtana, onların acentelerine veya süper kargo temsilcilerine günlük kayıtlarının bir kopyası, geminin rotası, gidilen mesafe ve günlük yakıt harcama değerleri sunulmalıdır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 282). Linertime 1974 charter parti formuna göre ise gemi kaptanı ile baş mühendisi tam ve doğru sefer kayıtlarını gemi jurnaline işlemelidir ve taşıtan veya onun acentesi tarafından bu kayıtlar talep edildiğinde bunların birer kopyaları taşıtana ulaştırılmalıdır. Ayrıca gemi kaptanı kendisinden istenildiği takdirde, uğranılan liman planını, hava durumu raporlarını, geminin sürat ve yakıt harcama raporlarını taşıtana bildirmelidir. Öte yandan taşıtan gemi kaptanı veya zabıtlarının yahut mühendislerinin hizmetlerinden ve tuttuğu kayıtlardan şikayetçi ise taşıyan tarafından bunun sebebi araştırılacak ve gerekli görülürse bu kimselerin yerine uygun atamalar yapılacaktır (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 283).

2.21.KONŞİMENTOLARIN DÜZENLENMESİ

Konşimento charter sözleşmesinde taşıyan ile taşıtan arasında yalnızca bir makbuz işlevi görür. Taşıma işine dair taraflar arasındaki anlaşma ise charter sözleşmesidir. Ancak uluslararası konvansiyonlar nazara alındığında konşimentonun taraflar arasındaki charter sözleşmesinin içeriğindeki maddelere bağlı olmaksızın görüşülebilir ve geçerli bir doküman olduğu söylenebilir. Bunun yanında transit yükler için konşimento bir taşıma anlaşması yahut dokümanı olarak kabul görebilir. Bu konuda konşimentonun adına düzenlenen yük ve sefer için taraflara bağlı olmaksızın bir taşıma sözleşmesi olarak kabul edilmesi belirtilen tüm bu tutarsızlıkları ortadan kaldırır ve konşimentonun normal bir taşıma işindeki işlevini ortaya koyar (Zekos, 1997: 11, 15-16).

Konşimentoların düzenlenmesi ve hangi hukuk kuralları çerçevesinde hazırlanacağı hususu Linertime 1974 charter parti formunda 11. madde bünyesinde 198 ila 202. satırlarda açıklanmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). NYPE 1993 charter parti formunda ise 30. maddede 307 ila 317.

satırlarda konşimentoların hukuki yeterlilikleri ve hangi şartlara göre düzenleneceği belirtilmiştir (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 çarter parti formunda ise konşimentolar ve diğer yük taşıma evraklarının hukuksal geçerlilikleri 17. madde bünyesinde 520 ila 565. satırlarda ele alınmıştır (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Benzer şekilde Boxtime 2004 çarter parti formunda 17. madde bünyesinde 962 ila 1016. satırlar arasında konşimento hususu ve hangi kurallar dahilinde konşimentoların düzenleneceği ele alınmıştır (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

Öte yandan NYPE 1946 çarter parti formuna göre normal şartlarda gemi kaptanı, taşıtan ya da temsilcisinin düzenlediği konşimentoyu kendisine sunulduğu şekliyle (as presented) imzalamalıdır. Ancak gemi kaptanı bazı durumlarda zaman çarteri sözleşmesine bağlı çalışırken konşimentoyu imzalamayı reddedebilir. Bu durumlar ve konşimentonun imzalanmaması neticesi ortaya çıkacak sonuçlar geniş kapsamlı olarak mahkemelerce henüz belirlenmemiştir. Diğer taraftan zaman çarteri sözleşmelerinde gemi kaptanından ticari işlemlerin sürdürülebilmesi adına konşimentonun imzası doğrudan taşıtan tarafından talep edilebilir. Böyle özel olarak düzenlenmiş bir zaman çarteri sözleşmesinde taşıtanın ticari faaliyetlerinde konşimentonun imzası hayati bir öneme sahiptir. Bu nedenle özellikle C.I.F. (Cost, Insurance and Freight Paid) veya C&F (Cost and Freight Paid) usulleriyle yapılan deniz taşımalarında navlunu önceden ödenmiş bu konşimentoların gemi kaptanı tarafından imzası ticaretin devamı açısından bir esastır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 176, 125, 260-264).

Bununla birlikte NYPE 1946 çarter parti formunun 9. maddesinde ve genellikle tüm zaman çarteri sözleşmelerinde konşimentonun imzası sebebiyle oluşan tüm sonuçların veya yükümlülüklerin taşıyan tarafından tazminine olanak sağlayan hükümler bulunur. Bu düzenlemeler de taşıtanın konşimentonun düzenlenmesi ve içeriği hakkındaki geniş yetkisini vurgular. Bu şekilde hazırlanmış konşimentonun gemi kaptanı tarafından imzası kesin bir gerek olur. Diğer yandan genel bir görüş olarak taşıtanın taraflar arasında kabul edilen çarter sözleşmesinde belirtilenden fazla bir yükümlülüğü taşıyana bindiren konşimentonun imzasını talep

etmesi, taşıtanın çarter sözleşmesini ihlal ettiği şeklinde yorumlanır. Örneğin taşıtan gemi kaptanından çarter sözleşmesinde hariç tutulan deniz risklerini içeren bir konşimentoyu imzalamasını talep ettiğinde sözleşmeyi ihlal etmiş olur. Fazla sorumluluk getiren konşimentonun gemi kaptanına imzalatılması talebinin sözleşmenin fesih edilmesi neticesi doğurması sefer çarteri için uygun olabilir fakat bu durum zaman çarterinde uygun ve gerekli değildir. Çünkü zaman çarteri sözleşmelerinde gemi kaptanından konşimentonun imzasının talebi bir ihlal olarak nitelenemez ve bu anlamda taşıyana daha fazla yükümlülük bindiren bir konşimentonun gemi kaptanından imzasının talebi de bir ihlal sebebi teşkil etmez. Bu kural taşıyanın hiçbir durumda zaman çarterinde karşılıklı mutabık kalınan sorumluluklar dışında bir sorumluluğa tabi tutulamayacağı ilkesine dayanır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 176, 125, 260-264).

Öte yandan çarter sözleşmesine açıkça aykırı maddelerin bulunduğu ya da çarter sözleşmesinde yer almayan olağandışı maddelerin bulunduğu konşimentoları gemi kaptanı imzalamak zorunda değildir. Eğer gemi kaptanı kendisine verilen konşimentoyu zaman çarteri sözleşmesine açıkça aykırı olduğu için geri çevirmişse ne taşıtan ne de onun temsilcisi konumundaki acentesi gemi kaptanının adına bu konşimentoları imzalama yetkisine sahip değildir. Ayrıca gemi kaptanının zaman çarteri sözleşmesinde belirtilen ticari alanların dışındaki bir tahliye limanı için düzenlenmiş konşimentoları da geri çevirme hakkı ve görevi vardır. Benzer şekilde gemi kaptanı uzlaşılın zaman çarteri sözleşmesinde ifade edilmiş ve konşimentoda bulunması istenen bir maddenin bulunmadığı konşimentoları da geri çevirme hakkına sahiptir. Örneğin NYPE 1946 çarter parti formununun 24. maddesinin sözleşmede kabulüne karşılık düzenlenip imzası için kaptana gönderilen konşimentoda bulunmaması durumunda gemi kaptanının bu konşimentoyu geri çevirme hakkı bulunur (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 265, 464-467).

Gemi kaptanının gerçekte teslim alınan yükün durumu ve cinsiyle gemi kaptanına bildirilen konşimento arasında farklılık olduğunu tespit etmesi durumunda da bu konşimentoyu imzalamama hakkı ve görevi vardır. Farklılık yükün hasarsız teslimine dair konşimentoya rağmen hasarlı olması ya da ilgili yükün teslim

edildiğinin belirtilmesine rağmen teslim edilmemiş olması gibi durumları ifade eder. Bununla ilgili olarak gemi kaptanının gemisine yüklenen yükün gözlemlenen durumunu incelenme ve konşimentoda bunun doğru biçimde ifade edildiğini takip etme görevleri bulunur. Çünkü gemi kaptanı ya da taşıyan acentesi tarafından imzalanan temiz konşimentoya rağmen gemiye yüklenen yükün hasarlı olması durumunda taşıyanın hiçbir kastedilen tazmin hakkı (Implied Indemnity) bulunmaz (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 265, 464-467). Benzer şekilde konşimentonun yanlış tarihli olarak düzenlenmesi durumunda gemi kaptanının konşimentonun imzalanması emrini geri çevirme hakkı ve görevi vardır böyle bir konşimentonun imzası hususunda gemi kaptanına bir yükümlülük yüklenemez. Bunun yanında gemi kaptanının güverte altına ilgili yükün yüklenmemesine rağmen bu şekilde yüklendiğine dair bildirimde bulunan konşimentoyu da imzalamama yetkisi ve görevi vardır. Bununla birlikte yükün kullanım hakkını bir başkasına devreden maddelerin de konşimentoda bulunması bir olağan dışı durum yaratır ve taşıyan yasal olarak böyle bir madde içeren konşimentoyu düzenleme ve gemi kaptanına sunma hakkına sahip değildir (Collins, 2000: 282-283).

Yukarıda belirtilenlere karşın konşimentoda çarter sözleşmesinde bulunan kanuni rehin hakkı yer almasa bile gemi kaptanı ön ödemeli diğer bir değişle navlunu ödenmiş konşimentonun imzasını geri çevirmemelidir. Gemi kaptanı taşıyanın kanuni rehin hususundaki haklarını navlun ücreti ya da alt çarter ücretleri bazında etkin bir biçimde korumak ister ancak bu noktada bir ön ödeme olduğundan böyle bir düşünceye gemi kaptanının yönelmesine gerek kalmaz, kaldı ki gemi kaptanının bunu imzalamasıyla konşimentonun taşıyan emriyle imzasından ötürü kanuni rehin hakkı devam eder. Öte yandan yabancı ülke mahkemelerinde anlaşmazlıkların görülmesine dair madde içeren konşimentoların (foreign jurisdiction) gemi kaptanına imzalatılma talebi gemi kaptanınca geri çevrilemez çünkü gemi kaptanının böyle bir yetkisi bulunmaz. Diğer yandan bu şekilde oluşturulmuş konşimentolar zaman çarteri sözleşmesiyle tamamen bağdaşmayacak (manifestly inconsistent) nitelikte olmamalıdır. Bazı zaman çarteri sözleşmeleri konşimentonun imzalanmasını “without prejudice to the charter party” ibaresiyle şarta bağlamıştır. İfade kısaca zaman çarteri sözleşmesine zarar vermeden konşimento hazırlanmasını şart

koşmaktadır ve bunun sözleşmede yer almasının amacı konşimentonun farklı olası maddelerine rağmen taraflar arasındaki sözleşmenin etkilenmeden devam edeceğini ortaya koymaktır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 267-270).

Diğer yandan Baltimore 1939 charter parti formunun 9. maddesinde gemi kaptanına sunulmuş konşimentonun imzasına dair bir hüküm bulunmaz ancak bu sözleşmede de, gemi kaptanının temsil açısından taşıtan emrinde olacağı ve konşimentonun imzasıyla birlikte oluşabilecek yükümlülüklerin taşıtan tarafından karşılanacağı şart koşulduğu takdirde NYPE 1946 charter parti formunda belirtilen gibi gemi kaptanı adına taşıtanın ya da acentesinin konşimentoyu imzalama yetkisi doğmuş olur. Taşıtan ya da onun acentesi tarafından “For The Master” yani “gemi kaptanı adına” olarak imzalanan konşimentolar genellikle bağlayıcıdır ancak bu noktada taşıtanın tutumları ya da acentelerinin tavırları konşimentonun bağlayıcılığı hususunda önemli bir faktördür. Ancak “For The Master” ibaresinin bulunmadığı sözleşmelerde konşimentonun hazırlanıp taşıtan ya da onun acentesi tarafından taşıyana bildirilmeden imzalanması taşıtanın zahiri bir yetkisi olarak görülür ve taşıyanı bağlayan sözleşmesel bir dayanağı olmaz. Öte yandan konşimentonun yasal dayanağı olmadığından haberi olmayan üçüncü bir taraf açısından bu konşimento bağlayıcıdır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 190).

2.22.EMNİYETLİ LİMANLAR VE LİMAN KISITLAMALARI

Baltimore 1939 charter parti formunda 15. madde bünyesinde 110 ila 118. satırlar arasında geminin taşıtan tarafından ticaret amacıyla gönderilmesine izin verilmeyen limanlar ile buzlanma riskinin bulunduğu ve taşıyan tarafından geminin gitmesinin istenmediği limanlar belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). NYPE 1946 charter parti formunda ise emniyetli liman tanımı 6. madde içerisinde 68 ila 70. satırlarda yapılmıştır ayrıca burada geminin yük operasyonu masraflarından kimin sorumlu olacağı bilgisi yer alır. Buna ek olarak formun 25. maddesi bünyesinde 167 ila 169. satırlarda buzla çevrilmiş liman durumu ve tarafların bu noktadaki sorumlulukları ele alınmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 charter parti formunda

sözleşmeyle hariç bırakılan limanlar ve buzla çevrilmiş liman durumu 17. madde içerisinde 313 ila 329. satırlarda ele alınmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Baltim 1974 çarter parti formunda 15. madde bünyesinde çarter parti sözleşmesi kapsamında bulunan limanlara ait betimleme 223 ila 227. satırlarda yapılmıştır. Limanlardaki buzlanma ve bu sebeple gidilmesine izin verilmeyen liman değerlendirilmesi ise 228 ila 243. satırlarda yapılmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5).

Nype 1993 çarter parti formunda 12. maddede geminin zaman çarteri sözleşmesi sırasında gönderilebileceği yanaşma yerleriyle ilgili düzenleme 179 ila 182. satırlarda yapılmıştır ayrıca 33. madde bünyesinde 403 ila 409. satırlarda limanların buzlanma sebebiyle emniyetsiz sayılması durumu açıklanmaktadır. Bunlara ek olarak 41. maddede kaçak yolcularla ilgili düzenleme 460 ila 482. satırlarda yapılırken, kaçak eşya ve kaçakçılık durumu ile ilgili düzenleme 483 ila 485. satırlarda yani 42. maddede yapılmıştır (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 çarter parti formunda 14. kutucukta geminin gönderilebileceği limanlar belirtilir ve bu bilgilere atıfta bulunularak gerekli açıklamalar 2. maddede yapılır ayrıca 16. madde bünyesinde taraflara bağlı olmayan ikincil sebepler 452 ila 519. satırlarda açıklanmıştır. Bunun içerisine a) kaçak yolcular, b) yük işçileri hasarları, c) gemi ilaçlama durumu, d) uyuşturucu kaçakçılığı durumlarındaki tarafların sorumlulukları girmektedir (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Baltim 2001 çarter parti formunda 14 .madde bünyesinde 189 ila 206. satırlarda sözleşmeyle geminin gönderilmesine izin verilmeyen limanlar açıklanmıştır (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Boxtim 2004 çarter parti formunda ise 24. madde içerisinde genel olarak limanların buzlanması ve taraflardan beklenen hareket tarzı hususları 1297 ila 1321. satırlarda düzenlenir (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

Diğer taraftan taşıtanın birinci sorumluluğu, ilgili gemiyi yalnızca o andaki emniyetli olması umulan limanlara bir ticari sefer amacıyla yönlendirmektir. Nype 1993 çarter parti formunda taşıtanın talimat verebileceği limanlar için yalnızca emniyetli liman “safe berths” nitelemesi kullanılmamıştır. Bunun yerine geminin

girebileceği, barınabileceği, emniyetle ayrılabilmesi ve geminin gel-git zamanında yüzer durumunu koruyabileceği limanlara, taşıtanın gemiyi sevk edebileceği belirtilmiştir. Ancak bu durum emniyetli fakat bazen gel-git sebebiyle gemilerin oturduğu birçok limanı taşıtanın seçenekleri arasından muaf tutmaktadır. Bu da şüphesiz taşıtan için önemli bir mağduriyet anlamına gelmektedir. Ancak Gentime 1999 charter parti formu böyle bir hatayı tekrarlamamıştır ve ilgili kısım genel bir uygulama olarak gel-git sebebiyle gemilerin emniyetle oturtulabildiği limanları da kapsayacak şekilde tadil edilmiştir (Collins, 2000: 286).

Yukarıdaki açıklamalar derlendiğinde, zaman charteri sözleşmesine konu olan gemi yahut benzer boyutlarda ve kapasitedeki bir gemi için yeterli bir süre boyunca herhangi bir anormal olay haricinde, iyi seyir ve gemicilikle sakınılabilecek tehlikeler dışında bir tehlikeye maruz kalmadan ulaşabilecek, kullanabilecek ve buradan rahatça dönebilecek limanlar emniyetli liman olarak tanımlanabilir. Ayrıca geminin rıhtımda ya da bağlama yerinde bulunduğu süre boyunca da ilgili limanın gemiyi emniyetle barındırabilecek niteliğe sahip olması istenir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 136, 138-139).

Limanın emniyetli olma durumu, taşıtanın emrindeki gemiyi o limana gönderme talimatı verdiği sırada güncel ve gerçek olmalıdır. Emniyetli kalma durumu ise gemi o limanı kullandığı süre boyunca olmalıdır çünkü bir liman ilgili gemi için her zaman emniyetli olmayabilir ya da sadece belirli bir süre boyunca emniyetli olmayabilir. Diğer taraftan gelgitsel, meteorolojik ya da benzer sebepler nedeniyle bir gemi limana girmek için bekletilirse yalnızca bu olaylar sebebiyle söz konusu liman emniyetsiz bir liman olarak değerlendirilemez. Aynı şekilde bir gemi kendi emniyetini gözetmek üzere bir limandan ilgili olumsuz doğa şartları sebebiyle belirli bir miktar uzaklaşsa da bu durum yine o limanı emniyetsiz bir liman yapmaz. Bu sebeple genellikle geçici tehlikelerden ötürü bir limanın emniyetsiz olarak nitelenemeyeceği söylenir. Ancak geçici tehlikeler özellikle varlığının gemi kaptanı tarafından bilinmediği durumlarda limanın emniyetsizliği açısından önemli bir unsur haline gelebilir. Bunlar, limanda oluşabilecek geçici eksiklikler veya limandaki seyir yardımcılarının (örneğin; ışıklar veya şamandıraların) geçici yetersizliği şeklinde

örneklendirilebilir. Bunun yanında apaçık tehlikeler veya engeller sebebiyle oluşan gecikmeler eğer yeterince uzun bir süreyle, limanın emniyetsiz olarak nitelendirilmesine sebep olabilir. Tehirin süresi konusunda geçmişteki mahkeme kararlarında orantısız tehirlerden bahsedilmektedir. Buna göre tehirin süresi taraflar arasındaki anlaşmayı tamamen engelleyecek boyutta olmalıdır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 137-138).

Bunlara ek olarak, geminin limandan ayrılmasına engel aykırı hava hareketlerinin olası olduğu durumlarda, gemi kaptanına gerekli önlemleri ve kararları alabilmesi için konu ile ilgili yeterli uyarıları temin edebilecek düzenekler bulunmalıdır. Aksi durumda geminin yük operasyonu için gönderildiği bu tesis “unsafe” emniyetsiz olarak değerlendirilir. Diğer yandan aykırı hava hareketlerinin başlangıcına dair yeterli bilginin sağlanması, geminin ilgili liman tesisinden uzaklaşıp, emniyetli bir yere gidebilmesine olanak tanımayan kısıtlı deniz alanının, dolayısıyla manevra alanının bulunduğu durumlarda ilgili tesisin emniyetli sayılmasına olanak vermez (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 115). Diğer yandan bir liman coğrafik ve meteorolojik karakterinin dışında birtakım sebeplerden ötürü de emniyetsiz (unsafe) olarak nitelendirilebilir. Örneğin bir geçici sebep dışında limanda çalışmakta olan seyir yardımcısı düzenekler hatalı ya da kayıp olabilirler, emniyetli yanaşma için mutlaka olması gereken durumlarda kılavuz kaptanlar yetersiz olabilir veya mevcut olmayabilir. Ayrıca gemiyi bağlama ve yanaştırma hizmetleri yetersiz olabilir veya bazı engeller sebebiyle ilgili geminin yönlendirildiği yanaşma yeri gemi için tehlikeli olabilir. Bunlar ve bunlara benzer bir etken zaman çarterine konu olan gemi için talimat verilen limanı emniyetsiz yapabilir. Diğer taraftan birtakım politik sebeplerden ötürü geminin tehdit altında bulunması durumunda ilgili liman emniyetsiz (unsafe) ve güvenliksiz (unsecure) kabul edilebilir (Collins, 2000: 283).

Öte yandan, limanın kendine has yapısıyla ilişkilendirilemeyecek sebeplerden ötürü oluşan hasarlardan taşıtan sorumlu olmayacaktır. Çünkü anormal olaylar bir limanı emniyetsiz (unsafe) yapmaz ya da başka bir deyimle yalnızca özel birtakım sebeplerden kaynaklanan tehlikeler yüzünden bir liman emniyetsiz olarak

nitelendirilemez. Bir geminin uğraması için talimat verilen emniyetli liman (safe port) daha sonra oluşan anormal olan bir olay sebebiyle emniyetsiz hale geldiği takdirde ve geminin kesin bu tehlikelerden sakınmak üzere halen yeterli zamanı ve mesafesi varsa yahut o limandan ayrılabilme şansı varsa taşıtanın gemiye bunu bildirip, geminin kesin riskten kaçınmasını sağlayacak gerekli talimatları verme konusunda yeni bir sorumluluğu doğar (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 116-117, 143-145).

Diğer taraftan taşıtanın gemiye talimat verdiği anda geminin yönlendirildiği liman, uygun ve kestirilebilir bir gelecek zaman için ulaşılabilir, kullanılabilir ve ayrılabilir nitelikte olmalıdır. Bu sorumluluk, talimatın verildiği anda emniyetsiz olan ancak geminin tahmini varışından önce emniyetli hale gelebilecek bir liman söz konusu olduğunda da çiğnenmemiş olur. Diğer yandan geminin yönlendirildiği anda emniyetli olması umulan liman (prospectively safe port) talimatın akabinde gelişen birtakım beklenmedik ve anormal olay sebebiyle emniyetsiz hale gelse dahi taşıtan emniyetli liman sorumluluğunu yerine getirmemiş ya da çiğnemiş olmaz. Bu bağlamda düşünüldüğünde bu sorumluluk sürekli geçerli olması beklenen bir sorumluluk değildir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 116-117, 143-145).

Eğer taşıtan, emrindeki gemiyi muhtemelen emniyetsiz (prospectively unsafe) bir limana yönlendirirse anlaşmaya aykırı hareket etmiş olur. Limanın emniyetsiz olması sebebiyle gemi kayıp edilmiş ya da hasar görmüşse ve gemi kaptanı akla mantığa uygun biçimde yalnızca taşıtanın talimatlarına uyduğu için kayıp ya da zarar meydana gelmişse, taşıtan tüm bunların tazmininden sorumlu olacaktır. Genel anlamda taşıyanın ve onun temsilcisi gemi kaptanının, sefer için tayin edilen limanı charter sözleşmesinde belirtilen niteliklere haiz olarak farz etme hakkı vardır. Bu konuda genel bir yaklaşım ya da bir görev olarak taşıyan veya gemi kaptanının talimat verilen limanın emniyetli olduğunu kontrol etme sorumluluğu bulunmaz. Ancak bu apaçık bir tehlikenin ilgili liman için var olduğu durumlarda kaptanın limana girmesi ve sonrasında oluşan zararı taşıtandan talep etmesi anlamına da gelmez. Çünkü sözleşmeyle anlaşmış iki tarafın akla uygun hareket edip zararı en aza indirme zorunluluğu ayrıca bir kuraldır. Gerçekten eğer taşıyan veya gemi kaptanı

emredilen limanın emniyetsiz (unsafe) olduğunu biliyorsa taşıtanın bu talimatını geri çevirmelidir. Diğer herhangi bir sözleşmeye aykırı davranış gibi, taşıtan tarafından emniyetsiz bir limana talimat verme durumunda da taşıyanın akla ve mantığa uygun kararlar alarak meydana gelebilecek kayıp ve hasarı hafifletme sorumluluğu bulunur (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 147-148).

Diğer taraftan emniyet kavramını vurgulayan hiçbir terim sözleşmede bulunmuyorsa, ancak bu unsur genel anlamda kesin olarak zaman charteri sözleşmesinde mevcutsa mahkemeler hali hazırda bulunan bir maddeyi emniyet (safety) kastıyla kullanılmış bir madde anlamına olarak yorumlayabilir. Burada bir başka deyişle zımnî emniyet maddesi söz konusu olur (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 126-127). Bunun yanında charter sözleşmesinde tek başına adı geçen yahut geminin yönlendirilebileceği limanlar arasında adı geçen herhangi bir limanın emniyetsiz (unsafe) oluşunda taşıtanın sorumlu tutulup tutulamayacağına dair net bir karara varılamamıştır. Diğer taraftan zaman charterinde taşıtan emniyetli liman zorunluluğuna haiz ise ayrıca yük istif yerlerinin, doklarının, rıhtımların ve limanda yer alan geminin kullanım sahasına giren tüm yerlerin emniyetli olmasından sorumludur. Bununla ilgili olarak taşıtanın emniyetli yanaşma yeri taahhüdü genellikle emniyetli liman taahhüdüyle aynı nitelikte değerlendirilir. Fakat bu yükümlülük ayrıca İngiliz Temyiz Mahkeme'si tarafından da değerlendirilmiş ve belirtilen emniyetli yanaşma yeri teriminin charter sözleşmesi çerçevesinde limana emniyetli yaklaşım ile liman sahası içerisinde liman içine ve dışına yapılabilecek tüm manevraları kapsamayacağına karar verilmiştir. Çünkü böyle bir talimat normalde gemi limana ulaşmış, yolculuk sona ermeden verilemez. Taşıtan ve onları temsil eden acenteleri şu durumlar vuku bulduğunda emniyetsiz bir limana geminin yönlendirilmesinden ötürü sorumlu tutulabilirler (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 152-153):

- a) Tayin edilen rıhtım, charter sözleşmesinde yer alan emniyetli rıhtım ifadesinin yahut dolaylı kastının getirdiği yükümlülüğe aykırılık teşkil ediyorsa,

- b) Acente, taşıtanın vekili olarak sözleşmede yer alan emniyetli rıhtım zorunluluğuna rağmen ihmalkar davrandığında sorumludur (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 152-153).

Ancak geminin liman içerisinde özel bir rıhtıma yönlendirilmesine dair taşıtan yahut taşıtan acentesi dışında bir kurumun veya kimsenin vereceği talimat bu değerlendirme kapsamında değildir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 152-153). Bunlara ek olarak uygulamada zaman charteri sözleşmelerinde geminin salgın ve bulaşıcı hastalıkların bulunduğu limanlara sevk ettirilmesi yasaklanmıştır. İkinci olarak buzlanma ve buzul tehlikesinin bulunduğu, geminin donarak mahsur kalabileceği limanlara da taşıtan tarafından geminin sevk ettirilemeyeceği vurgulanmıştır. Geminin böyle olumsuz buz şartlarıyla mücadele etmek zorunda bırakılmayacağı ve yükleme ile tahliye operasyonları sırasında kaptan tarafından bir tehlikenin varlığı tespit edildiğinde geminin bu operasyonunu terk edip güvenli ve açık bir alanda taşıtanın yeni talimatlarını bekleme serbestinin bulunduğu vurgulanır (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 262).

Bunun yanında bir liman sene boyunca sert kış şartları sebebiyle aylarca gemilerin emniyetli seyrine engel oluşturabilecek durumda kalabilir ve buzlarla çevrilebilir. Ancak yapay yöntemlerle örneğin, buzkıran yardımıyla ya da başka uygulanabilir pratik çözümlerle gemi seyrine elverişli hale getirilebilen limanlar, buzla çevrilmiş ve gemi seyrine tehlikeli olarak nitelendirilmez. Ayrıca gemi kaptanı bu konuda hizmetin ve buzkıran yardımının sağlandığı durumlarda buzul şartlarıyla kendi olanakları nispetinde mücadele etmeyi reddedebilir. Fakat gemi kaptanı taşıtanın emrettiği buzul şartlarının hüküm sürdüğü bir limana profesyonel yargısına dayanarak ulaşmak ya da girmek için mücadele etmeyi seçerse taşıtan gemi kaptanının bu seçiminden ötürü gemide meydana gelen zararlardan sorumlu olmaz. Ancak ilgili liman rotası üzerinde bir buzkıran ya da seyir emniyetini sağlayıcı bir önlem bulunmuyorsa ve bu anlamda limana emniyetli bir ulaşım mümkün değilse gemi kaptanının taşıtan tarafından gönderilen liman rotası üzerinde buzul şartlarıyla mücadele etme zorunluluğu olur ve emniyetsiz liman tanımı çerçevesinde taşıtan

kaptanın yola devam etmesi neticesi karşılaşılan gemi hasarlarından sorumlu tutulabilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 486-487).

Limanların emniyetli olmasının yanında günümüzde zaman çarteri sözleşmelerine limanların güvenliğiyle ilgili maddeler ilave edilmektedir. Bimco'nun zaman çarteri sözleşmeleri için düzenlemiş olduğu madde, liman tesisleri tarafından talep edilen her türlü güvenlikle ilgili kurallar ve önlemler sebebiyle ortaya çıkacak masrafların taşıtan hesabından karşılanmasını öngörür. Bunlar sınırlandırılmamak kaydıyla güvenlik personellerinin ücretleri, gemiye sağlanacak bot hizmeti masrafı, güvenlik için sağlanan eskort romorkör masrafları, liman güvenlik ücretleri veya vergileri, gemi güvenliğinin sorgulanması için yapılacak inceleme masrafları olarak sıralanabilir. Ancak güvenlikle ilgili olan bu eylemler taşıyanın herhangi bir ihmali veya kusuru sebebiyle yapılmışsa bu masraflardan taşıyan sorumlu olur. Bununla birlikte normalde ISPS kodunun gereği olan ve liman tesisince uygulanan prosedürler sebebiyle harcanan zaman taşıtanın hesabından harcanmış sayılır ve bu süre için çarter ücreti ödenmeye devam edilir ancak bu noktada da taşıyanın ihmali veya yanlışlığı söz konusuysa yapılacak işlemler için harcanan zaman taşıyanın hesabından sayılacaktır ve bu süre için çarter ücreti ödenmeyecektir. ISPS Kodu çerçevesinde şu durumlarda gerçekleşen masraflar taşıtan tarafından değil taşıyan hesabından karşılanacaktır (Bulow, 2006: 92-99);

- a) İlgili gemi gemi güvenlik planında belirtilen niteliklere haiz değilse ve bu planla gemide uygulanan prosedür ciddi farklılıklar gösteriyorsa,
- b) Taşıyanın gemi ve liman güvenliğiyle alakalı olarak ilgili otoritelere talep edilen gereklere uygun hareket etmemesi durumunda,
- c) Taşıyanın zaman çarteri sözleşmesinde ifade edilen kurallara uygun hareket etmemesi durumlarında taşıyan sorumlu olur (Bulow, 2006: 92-99).

Öte yandan zaman çarteri sözleşmesine konu olan gemi taşıtan tarafından ISPS kodunu kabul etmeyen ve liman güvenlik planı bulunmayan bir liman tesisine gönderilirse (Bulow, 2006: 92-99);

1. Taşıyan kendi gemisinin güvenliği için gerekli tüm önlemleri alır ve bu önlemlerin masrafları ile önlemler sebebiyle harcanan zaman taşıtanın hesabından karşılanır.
2. Yukarıdaki gereğe bağlı olmaksızın zaman çarteri sözleşmesine konu olan gemi ilgili liman ziyareti sebebiyle kayba uğramışsa veya hasar almışsa bunların tazmini taşıtan tarafından gerçekleştirilmelidir (Bulow, 2006: 92-99).

Son olarak ISPS konusunda alınacak hiçbir tedbir ve gerçekleştirilecek hiçbir eylem taşıyanın zaman çarteri sözleşmesinde belirtilen ticari alanlar dahilinde ve emniyetli limanlarda gemisini çalıştırma hakkını geçersiz kılmaz (Bulow, 2006: 92-99). Taşıyanın bu hakkı sözleşme süresince sürekliliği olan bir haktır.

2.23.GEMİNİN KAYBI

Baltim 1939 çarter parti formunda 16. maddede 119 ila 122. satırlarda geminin kaybı durumunda çarter ücretinin nasıl ödeneceği ve nasıl kesintiye uğrayacağı belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). Linertime 1974 çarter parti formunda 18. madde bünyesinde 330 ila 335. satırlarda geminin kaybı durumu ve bu durum neticesinde tarafların davranışı ele alınmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Baltim 1974 çarter parti formunda 16. maddede geminin kaybı durumunda çarter ücretinin nasıl ödeneceği ve nasıl kesintiye uğrayacağı 244 ila 251. satırlarda ele alınmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5). Nype 1993 çarter parti formunda 20. madde bünyesinde 249 ila 251. satırlarda geminin kaybı durumu düzenlenmiştir (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 çarter parti formunda 10. madde bünyesinde 258 ila 262. satırlarda geminin kaybı durumu açıklanmıştır (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Baltim 2001 çarter parti formunda ise 15. madde bünyesinde 207 ila 213. satırlarda geminin kaybı durumu ele alınmıştır (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Bovertime 2004 çarter parti formunda da geminin kaybı durumu 401 ila 408. satırlarda 10. madde bünyesinde düzenlenmiştir (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

Tüm bunların yanında geminin kaybı zaman çarteri sözleşmelerinde kaybın sebeplerine dayanan değişik sonuçlar doğurur. Gemi kaybının nedeni sözleşme taraflarından birinin yada her ikisinin ihlaliyle ilişkilendirilebilir. Örneğin gemi kaybı geminin denize elverişli olmamasından ötürü meydana gelmiş olabilir ki bu durumda taşıyan sözleşme maddelerine göre sorumlu olur ya da taşıtanın emniyetli limana gemiyi yönlendirme yükümlülüğünü ihlalden kaynaklanmış olabilir ki bu durumda da taşıtan sorumlu olur. Öte yandan sözleşmede kayba uğrayan geminin değiştirilebileceğine dair bir madde bulunuyorsa taraflar değişimden sonra sözleşmede belirtilen gemi performans niteliklerinden muaf olarak zaman çarteri sözleşmesine devam edebilirler. Gemi kayba uğradığı için bu noktada yerine geçen geminin performansı konusunda bir muafiyet taraflara tanınmıştır. Gemi kaybı ve bunu doğuran olaylar zaman çarteri sözleşmesinde detaylı olarak belirlenmiş ve sorumluluk taraflara dağıtılmışsa kaybın meydana gelmiş olmasıyla birlikte tarafların hakları sözleşmede kolaylıkla saptanabilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 204, 322-331).

Diğer taraftan NYPE 1946 çarter parti formu ve Baltimore 1939 çarter parti formunun 16. maddeleri gemi kaybedildiği zaman çarter ücretinin kesileceğine dair bir hükümde bulunurlar. Buna ek olarak geminin kaybıyla sonuçlanan olay herhangi bir tarafın eksikliği yahut hatası neticesi olmamışsa, meydana gelmiş bu olay geminin tam kaybı ya da ticari olarak kullanılmaz hale gelmesiyle sonuçlanmış ya da aşırı bir süre geminin alıkonmasıyla sonuçlanmışsa, sözleşmenin ana gayelerinden herhangi biri sözleşmenin gereği olan süreklilik sağlanmadığı için imkansız bir hal almışsa yahut yasadışı bir duruma dönüşmüşse taraflar arasındaki bu zaman çarteri akdi beklenmeyen bir durum doktrinine (the doctrine of frustration) göre sona erer. Ayrıca beklenmeyen bir durum vuku bulup yukarıda açıklanan neticelerden herhangi biri ortaya çıktığında tarafların beklenmeyen durum doktrinini engellemeye yönelik çabaları da yetersiz olacaktır ve doktrin otomatik olarak işleyecektir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 204, 322-331).

Öte yandan sözleşmede zaman çarterine konu olan geminin özellikle belirlenmiş bir rotayı kullanmasının öngörüldüğü durumlarda beklenmeyen bir olay

neticesinde bu rotanın kullanılmaz hale gelmesiyle taraflar arasındaki sözleşme sona erer. Mahkemeler yukarıda belirtilen tüm bu etkileri bir arada göz önünde bulundurup sözleşmenin feshine karar verdiklerinde geriye kalan charter süresi de otomatik olarak ortadan kalkmış olur. Şüphesiz ki bu denli katı bir karar için mahkemeler meydana gelen durumun şartlarını çok iyi incelerler. Örneğin böyle bir fesih kuralının işleyebilmesi için geminin özel ve acil bir taşıma işinde taşıtan tarafından çalıştırılıyor olması ve hizmet kesintisinden sonra kalan charter süresi için kesinti sebebiyle geminin çalıştırılması olanağının bulunmamamsı gibi özel birtakım sebepler aranır. Savaş hallerinde gemilerin alıkonması da hükümetlerce ya da bayrak devletlerince gerçekleştirilen bir tutulma olarak değerlendirilir. Diğer gerekli şartların da sağlandığı böyle bir sebep sözleşmenin feshine yol açabilir ayrıca sözleşmede duraksamanın uzunluğu ve etkisi zamanında değerlendirilmelidir. Bu konuda gecikme yapılmamalı ve konunun önemi göz ardı edilmemelidir. Yapılan değerlendirme, olay tarafından desteklensin ya da desteklenmesin bu durum değerlendirmenin önemini etkilemez, şüphesiz ki bu değerlendirmenin yapılma amacı tarafların sözleşmenin beklenmeyen olay doktrinine göre ne zaman fesih edilebileceği hususunda öngöründe bulunabilmeleri içindir (Collins, 2000: 301).

Eğer sözleşmenin ilerisi için verimini yok eden bir olay sözleşmenin ihlali sebebiyle oluşmuşsa taraflar bu yok edici sebebi sözleşmenin beklenmeyen bir olay sebebiyle geçersiz sayılması doktriniyle (the doctrine of frustration) bağdaştıramaz. Konu hakkında böyle bir olayın beklenmeyen olay sebebiyle sözleşme feshi öğretisinden ziyade sözleşme ihlali sebebiyle anlaşmanın feshi olarak değerlendirilmesine dair katı ifadeler bulunur. Ancak sözleşmede birtakım muafiyetlere izin veren ifadeler bulunursa durum değişir. Örneğin, zaman charterindeki gemi, taşıyanın hizmetkarı olan gemi kaptanı ve gemi zabitlerinin hatalı seyir kararları sebebiyle batarsa sözleşmede taşıyanı bu yükümlülükten ve özel birtakım sebeplerden koruyan maddelerin olması durumunda, bu olayın taşıyan tarafça beklenmeyen bir olay sebebiyle sözleşmenin feshi kapsamında değerlendirilebileceği savunulabilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 334-336).

Diğer taraftan sözleşmenin beklenmeyen bir olay sebebiyle sona ermesi neticesinin kendiliğinden başlayan bir süreç olmadığını kanıtlayıcı yükümlülüğü sözleşmenin umulmadık bir olay sebebiyle sona erdiğine dair doktrinin (the doctrine of frustration) uygulanamayacağını iddia eden tarafa aittir. Örneğin, eğer taşıyan karşıtı ispatlanıncaya kadar sözleşmenin bu öğretisi sebebiyle sona erdiğini bildirirse bu fesih sürecinin taşıyan tarafından başlatıldığını ve fesih doktrininin (the doctrine of frustration) uygulanamayacağını kanıtlayıcı yükümlülüğü taşıyana aittir (Collins, 2000: 209). Netice itibarıyla genel hukuk çerçevesinde sözleşmenin beklenmeyen bir olay neticesinde sona ermesi durumunda tarafların sözleşmesi ve karşılıklı yükümlülükleri hemen sona erer. Sözleşmenin geçersiz kılındığı andaki haklar devam ederken var olmamış hakların ise ortaya çıkma olasılığı yoktur. Henüz gerçekleşmemiş sözleşmeden doğan ödeme yükümlülükleri gerçekleşmez. Diğer yandan avans olarak yapılmış ödemeler geçerliliğini korurken çoktan yapılmış ödemeler de ödeme yapılmış tarafça alıkonur. Ancak, genel hukuk, Hukuk Reformu Yasası 1943 (Law Reform (Frustrated Contracts) Act 1943) ile tadil edilmiştir. Yasa charter sözleşmesinin beklenmedik bir olay neticesi fesih edilmesi ya da edilmemesiyle ilgili değildir. Bu yasa yalnızca sözleşmeye taraf olanların sözleşme feshinden sonraki durumlarıyla ilgilidir. Hukuk Reformu Yasası zaman charteri sözleşmelerine uygulanır ve bu yasa sefer charteri sözleşmelerine ya da konşimento esaslarına tatbik edilemez. Buna ek olarak Hukuk Reformu Yasası yalnızca İngiliz Hukuku'nu esas alan ve bu hukuka göre düzenlenmiş sözleşmelere uygulanır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 337-339).

2.24.FAZLA MESAİLER

Baltim 1939 charter parti formunda 17. madde bünyesinde 123 ila 125. satırlar arasında fazla mesai durumu ve bu durumda gemi mürettebatına ödenmesi gereken fazla çalışma ücreti hususu düzenlenmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). Linertime 1974 charter parti formunda 34. kutucukta fazla mesai konusu ve eğer varsa bu konudaki özel bir anlaşma belirtilir ayrıca fazla mesailer 1. kısımda verilen bu bilgilere atıfta bulunularak 19. maddede 336 ila 340. satırlarda ele alınmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27

Mayıs 2010: 8-11). Baltimore 1974 charter parti formunda 17. madde bünyesinde fazla mesai durumu ve ödenecek ücretin düzenlenmesi konuları 252 ila 257. satırlarda ele alınmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5). NYPE 1993 charter parti formunda ise mürettebatın fazla mesai durumundaki ücretleri konusu 29. madde bünyesinde 303 ila 306. satırlarda düzenlenmiştir (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Son olarak Baltimore 2001 charter parti formunda 16. madde bünyesinde fazla mesai durumu 214 ila 218. satırlarda ele alınmıştır (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5).

2.25.KANUNİ REHİN HAKKI

Baltimore 1939 charter parti formunda 18. madde bünyesinde 126 ila 128. satırlarda taşıyanın kanuni rehin hakkı düzenlenmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). NYPE 1946 charter parti formunda ise 18. madde bünyesinde 110 ila 113. satırlarda taşıyanın kanuni rehin hakkı ve nasıl uygulanacağı açıklanmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 charter parti formunda 20. maddede taşıyanın kanuni rehin hakkı 341 ila 348. satırlarda düzenlenmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Baltimore 1974 charter parti formunda taşıyanın kanuni rehin hakkı ve nasıl uygulanacağı 258 ila 264. satırlarda 18. madde bünyesinde belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5). NYPE 1993 charter parti formunda 23. madde bünyesinde 259 ila 267. satırlarda taşıyanın kanuni rehin hakkı düzenlenmiştir (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 charter parti formunda 14. madde içerisinde taşıyanın talepleri 344 ila 382. satırlarda ele alınmıştır ve bu kapsamda kanuni rehin hakkı da vardır (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Baltimore 2001 charter parti formunda 17. madde bünyesinde taşıyanın kanuni rehin hakkı 219 ila 224. satırlarda ele alınmıştır (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Son olarak Boxtime 2004 charter parti formunda 15. madde bünyesinde taşıyanın talepleri 697 ila 739. satırlarda düzenlenir ve bu taleplerin içerisinde kanuni rehin hakkı da bulunur (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

Taşıyanın yük üzerindeki kanuni rehin hakkı Nype 1946 çarter parti formunun 110. satırında ve Baltim 1939 çarter parti formunun 126. satırında belirtilmiştir. Burada ifade edilen hak sadece sözleşmeden doğan bir rehin hakkıdır. Bu durum yalnızca sözleşmede yer alan taraflar arasında bir hak doğurur ve sözleşmesel kanuni rehin hakkı taşıyana zaman çarteri sözleşmesindeki taşıtanın dışındaki diğer konşimento sahiplerinin yüklerine alıkoyma hakkı vermez. Bununla birlikte Nype 1946 çarter parti formunun 110. satırınca ya da Baltim 1939 çarter parti formunun 126. satırınca tanınan kanuni rehin hakkı sahiplikle alakalı bir rehin hakkıdır. Bu sebeple taşıyanın ancak taşıtan tarafından çarter ücreti ödeninceye kadar gemideki yükü alıkoyma hakkı vardır (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 274).

Özetle kanuni rehin hakkının bir tarafın diğer taraftan talep ettiklerini alıncaya dek kendi sahipliğinde bulunan karşı tarafa ait mülkü elinde bulundurması olarak bir tanımlanabilir. Burada geçen sahipliğindeki mülk ifadesi, taşıyanın gemisinde bulundurduğu yük olarak yorumlanabilir. Ancak taşıyanın üzerinde kanuni rehin uygulayamayacağı bir yükün gemisinden tahliyesine onay vermemesi durumunda taşıyan Nype 1946 çarter parti formunun 8. maddesi çerçevesinde taşıtana karşı bir sözleşmesel ihlalde bulunmuş olur fakat çarter ücreti bu gecikme periyodu için ödenebilir olmaya devam eder. Diğer yandan Nype 1946 çarter parti formundan farklı olarak Baltim 1939 çarter parti formunda 18. madde, yalnızca taşıtana ait yüklerin üzerinde kanuni rehin hakkının uygulanabileceğini açıkça ortaya koymaktadır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 396-397). Linertime 1974 çarter parti formuna göre ise taşıyanın taşıtana ait olan tüm yük üzerinde ve alt çarter ücretleri üzerinde kanuni rehin hakkı vardır ve bunun karşılığı olarak taşıtanın peşinen ödenmiş ancak karşılığını alamadığı paralar için gemi üzerinde kanuni rehin hakkı bulunur fakat taşıtan kendileri sebebiyle veya kendi acenteleri sebebiyle maruz kaldığı borçlar veya sorumluluklar için gemi üzerinde kanuni rehin hakkı uygulamaya hak kazanmaz (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 274).

Diğer taraftan zaman çarteri sözleşmelerindeki kanuni rehin hakkı maddesi taşıyanı çözümsüz kalan çarter anlaşmaları karşısında korumak için sözleşmeye dahil edilse de pratikte pek uygulama alanı bulamaz. Çünkü gemide bulunan yükler çoğu

zaman taşıtandan başka bir tarafa ait olur ve konşimentoyu imzalamakla taşıyan yük sahibine karşı bu yükü itina ile taşıyacağı taahhüdünde bulunmuştur. Bu da taşıyana gerçek yük sahibine karşı bir sorumluluk bindirir ve taşıtan çarter ücretini ödemesi dahi taşıyan bu yükü, yük sahibine karşı sorumluluğunu gerçekleştirmek üzere taşımak zorunda olur (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 274).

Yukarıda da değinildiği üzere, geçerli yük konşimentosuna bu yönde bir kanuni rehin hakkının uygulanabileceğine dair bir madde eklenmediği müddetçe taşıyanın sahip olduğu kanuni rehin hakkı sadece taşıtana ait olan yüklerin üzerine uygulanabilir ve bunun dışındaki yükler için bir alıkoyma yetkisi tanınmaz. Fakat NYPE 1946 çarter parti formununun 110. satırında yer alan taşıyanın yük üzerindeki kanuni rehin hakkıyla ilgili ifadeler incelendiğinde sadece taşıtana ait yüklerin alıkonabileceğine dair yazılı bir sınırlama görülmemektedir. Bu durum taşıyanın taşıtana karşı bir yaptırım olarak gemisinde bulunan taşıtana ait olmayan yükleri de alıkoyup koyamayacağı hususunda bir belirsizlik yaratır. Görüşü alınan yazaralara göre İngiliz Hukukunca, taşıyanın sözleşmeden doğan kanuni rehin hakkı yalnızca sözleşmeye taraf olanların yükleri üzerinde uygulanabilir dolayısıyla bu kuram yalnızca taşıtana ait olan yükler üzerinde kanuni rehin hakkına izin verir. Ayrıca konşimentoyu elinde bulunduran ve zaman çarteri sözleşmesine taraf olmayan diğer çevrelere ait yük üzerinde kanuni rehin hakkının uygulanması bu tarflara karşı haksız bir eylem oluşturur. Tüm bu karmaşayı sona erdirmek için konşimentoya (yazılı ya da zımni olarak) zaman çarteri sözleşmesindeki kanuni rehin hakkının uygulanmasına olanak veren bir düzenleme getirebilir. Böylelikle taşıyan taşıtana ait olsun ya da olmasın, gemideki yüke kanuni rehin hakkını uygulayabilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 397-402).

Diğer taraftan, taşıyanın yük üzerinde bir rehin hakkı mevcutsa bu hak genellikle tam yüklü ve tahliye limanına doğru yol alan gemiyi durdurarak uygulanamaz. Buna karşın geminin tahliye limanı açığında demirleyip beklemesi taşıyanın yük üzerindeki kanuni rehin hakkını kullanması adına yeterli gözükmemektedir. Ayrıca alt navlun ücretleri üzerindeki taşıyanın kanuni rehin hakkı yük üzerindeki kanuni rehin hakkıyla benzer şekilde değerlendirilir. Bununla birlikte

bu noktada bir ayırım bulunur çünkü söz edilen kanuni rehin uygulaması hali hazırda taşıyanın kontrolü ya da mülkiyeti altında bulunan bir varlığın rehin alınması değildir. Üçüncü bir tarafça taşıyana ödenecek ve gelmekte olan bir ücretin alıkonmasıdır. Bu sebeple böyle bir rehin hakkının tam anlamıyla taşıyanın kanuni rehin hakkı çerçevesinde değerlendirilmesi açıkça şüphelidir. Buna ek olarak NYPE 1946 charter parti formuna göre alt navlun ifadesinin kapsamına tüm alt navlunlar, alt-alt navlunlar ve alt zaman charteri sonucu elde edilerek taşıtana doğrudan ya da dolaylı yoldan ödenen ücretler girer. Bunun yanında gemi zaman charterinde bulunduğu charter ücreti, pratikte taşıtanın acentelerine ödenir bu noktada taşıyan taşıtan acentelerini navlun ücretini alıkoyma talebi çerçevesinde bu ücret acentelere teslim edilmeden önce bilgilendirirse taşıtan yerine bu ücreti kendi adına almaya hak kazanır fakat taşıyan bu charter ücretini ancak ödemenin taşıtan acentesine yapıldığı tarih itibarıyla geçerli olan alacaklarını kesebilir. Buna ek olarak taşıtanın alt navlun ücretlerini üçüncü bir tarafa tahsis etmesi durumunda taşıyanın alt navlun ücreti üzerindeki kanuni rehin hakkının mı ya da üçüncü tarafın talebinin mi öncelikli olduğu verilen bildirim önceliğine göre kararlaştırılır. Yani ilk haklı bildirim kim daha önce gerçekleştirirse alt navlun ücreti üzerinde onun önceliği olur (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 397-402).

Öte yandan NYPE 1946 charter parti formunun 11. satırı uyarınca taşıtana tüm kazanılan avanslar ve henüz ele geçmeyen ücretler ödeninceye kadar gemi üzerinde kanuni rehin hakkı tanınmıştır. Baltimore 1939 charter parti formunun 18. maddesi de özdeş bir hak tanıyarak ancak burada ifade edilen kanuni rehin hakkı gerçek anlamda fiilen sahipliğe el koyma durumu olarak yorumlanmaz. Buradaki alıkoymadan kasıt charter süresi sonuna kadar taşıtan tarafından geminin kullanım hakkının alıkonması ve taşıyanın bu süre boyunca gemiyi kendi amaçları için kullanmasının engellenmesidir. Charter süresinin sonuna kadar gemiyi işletme hakkını elinde bulunduran taşıtan bu süreç sonunda gemiyi taşıyan faydasına bırakmakla mükelleftir. Diğer yandan burada ifade edilen alıkoyma hakkı taşıtana gemi üzerinde daha ileri bir hak ya da geminin kaybıyla taşıyanın elde edeceği sigorta parası üzerinde bir ortaklık tanımaz. Bunlardan farklı olarak mahkemelerin kanun hükmündeki kanuni rehin hakları ise denizcilik kanuni rehinlerinden farklı olarak

yalnızca uygun olan durumlarda ve geminin sahipliğini üzerinde bulunduran tarafa karşı etkilidir. Yapılan bu kısıtlama aynı hakkın başlamasıyla birlikte davacıyı bir emniyeti sağlanmış kreditor yapar ve bu durum kendisine gemi üzerinde taşıyandan öncelikli bir konum kazandırır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 404-405).

2.26.TAŞIYAN VE TAŞITANIN MUAFİYETLERİ

Baltim 1939 çarter parti formunda 13. madde bünyesinde 95 ila 106. satırlar arasında taşıtanın sorumlulukları ve muafiyetleri ele alınmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). Nype 1946 çarter parti formunda 24. madde 151 ila 166. satırlardan oluşmuştur ve bu maddede Amerikan Denizde Emtianın Taşınmasına Dair Sözleşmesi çerçevesinde taşıyan ve taşıtanın ilave muafiyetleri ve sorumlulukları düzenlenmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 çarter parti formunda ise 13. maddede taşıtan ve taşıyanın muafiyetleri 246 ila 261. satırlarda belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Baltim 1974 çarter parti formunda da 13. maddede taşıtanın ve taşıyanın sorumlulukları ile muafiyetleri hususu 192 ila 216. satırlarda ele alınmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5). Nype 1993 çarter parti formunda 21. madde bünyesinde 252 ila 255. satırlarda taraflara tanınan muafiyetler düzenlenmiştir (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 çarter parti formunda muafiyetler 641 ila 654. satırlarda 19. maddede ele alınmıştır (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Baltim 2001 çarter parti formunda tarafların sorumlulukları ve muafiyetleri 12. madde bünyesinde 162 ila 182. satırlarda ele alınmıştır (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Son olarak Boxtime 2004 çarter parti formunda muafiyetler hususu 21. madde bünyesinde 1239 ila 1258. satırlarda düzenlenir (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

Bunların yanında Nype 1946 çarter parti formunun 103 ve 104. satırları sözleşmenin ana istisna teşkil eden maddeleridir. Fakat bu maddelerin sağladığı koruma oldukça kısıtlıdır. Bu noktada gemi sahiplerine Amerika Birleşik Devletleri Emtianın Denizde Taşınmasına Dair Anlaşması uyarınca daha geniş kapsamlı

koruma sağlanmıştır ve bu anlaşma maddeleri Nype 1946 çarter parti formunun 24. maddesi olarak sözleşmeye dahil edilmiştir. Bu madde vasıtasıyla gerek taşıyanların gerekse de taşıtanın istisnai durumlar karşısındaki koruma kapsamı 103 ve 104. satırlarda belirtilenden daha geniş bir boyutta ele alınır. Diğer yandan Baltim 1939 çarter parti formunun 13. maddesinin 95 ila 100. satırlarında bulunan muafiyetler meydana gelen olayın geminin denize elverişli hale getirilmesi için talep edilen gerekli özenin gösterilmesiyle ilgili olmaması ve taşıyanın veya onun işletme müdürünün kişisel bir hatası sonucunda meydana gelmemesi şartıyla; gemi tahsisinde gecikme, çarter süresi boyunca meydana gelebilecek gecikmeler ve gemideki yükün fiziksel olarak hasarlanması veya kaybı konularında sınırlandırılmıştır. 13. maddenin 99 ve 100. satırları taşıyana diğer tipteki tüm hasar ya da kayıp yükümlülükleri hususlarında muafiyet tanımamaktadır ve özellikle taşıyanın finansal kayıpları bu kapsama girmez (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 348, 476-481).

Baltim 1939 çarter parti formundaki 13. madde yorumlanırken taşıyanın yararına olan bu madde için taşıtanın da ticari kazanımlarına dikkat edilmelidir. Maddede geminin emniyeti için gösterilmesi gerekli özen sebebiyle ya da taşıyanın veya onun işletme müdürünün kişisel hatalarından kaynaklanan yükümlülüklerin kapsam dahilinde olmadığı unutulmamalıdır. Ancak 13. maddeye göre taşıyan taraf sadece gemisini denize elverişli durumda bulundurmak için gerekli kişisel özeni göstermekle sorumlu tutulmuştur. Böylelikle bu madde gemi tahsisinde taşıyandan ya da onun işletme müdüründen beklenen kesin surette geminin denize elverişli olması şartını keserek taşıyan tarafın yükümlülüğünü yumuşatmaktadır. Ayrıca 97. satırda geçen gerekli özen “due diligence” ifadesi Hague Kuralları gibi yorumlanmamalıdır. Burada taşıyan tarafın hizmetkarlarının, acentelerinin ya da bağımsız diğer sözleşme taraflarının hataları sebebiyle oluşan olaylardan taşıyan sorumlu olmaz (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 231-232).

Diğer yandan neredeyse bütün durumlarda Amerika Birleşik Devletleri Emtianın Denizde Taşınmasına Dair Anlaşması'nın Bölüm 4(2)'si altında belirtilen istisnalar, uygulanabilir olduğu müddetçe, Nype 1946 çarter parti sözleşmenin 16.

maddesinde belirtilenlerden daha geniş kapsamlıdır. Bunlara ek olarak Bölüm 4(2)(a) geminin seyirinde ya da idaresinde bir ihmal yahut hata oluşması hususlarında istisna sağlanmasına olanak tanır ancak 16. madde bu tarz bir ihlal durumunda bir istisna uygulanmasını içermez. Tüm bunlar sözleşmenin 24. maddesinden Amerika Birleşik Devletleri Emtianın Denizde Taşınmasına Dair Anlaşması'nın çıkarılması durumunda sözleşmede sağlanan istisnaların çok dar kapsamlı ve kısıtlı olacağını göstermektedir. Diğer yandan her sefer için geminin denize elverişli bulundurulması hususundaki özenli ve titiz çalışma zorunluluğu doğmuş olmaz. Buna ek olarak Harter Anlaşması günümüzde kısmen Amerika Birleşik Devletleri Emtianın Denizde Taşınmasına Dair Anlaşması 1936'nın yerini almaktadır. Harter Anlaşması taşıyıcının yüklemeye başlamadan önce taşınacak yük ile ilgili sorumluluğunun başlamasından yükün tahliye edilmesinden sonra teslimine kadarki süreçte etkili olur. Ayrıca NYPE 1946 charter parti formunun 24. maddesinde yer alan 151 ila 153. satırlardaki ifadelerle göre Harter Anlaşması sadece Amerika Birleşik Devletleri'ne gönderilen ya da Amerika Birleşik Devletleri'nden gönderilen yüklerin deniz yoluyla taşınması durumunda uygulanabilmektedir fakat Amerika Birleşik Devletleri Emtianın Denizde Taşınmasına Dair Anlaşması'nın sözleşmeye bir madde olarak dahil edilmesiyle bu kısıtlama sona ermekte ve zaman charteri sözleşmesinde belirlenen tüm ticari taşımalarda bir coğrafi sınır gözetilmeksizin uygulanabilmektedir. Normalde Amerika Birleşik Devletleri Emtianın Denizde Taşınmasına Dair Anlaşması'nın sözleşmeyle birleştirilmesinin etkileri şu şekilde sıralanabilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 206-210, 425-427):

- 1) Kesin bir yükümlülük olan geminin denize elverişli bulunması zorunluluğu geminin denize elverişli duruma getirilmesi ve bu halin korunması için itina göstermesi ve özenle çalışması yükümlülüğüne indirgenmiştir.
- 2) Anlaşmanın Bölüm 3(1)'ine göre taşıyan taraf her sefer başlangıcından önce gemisini denize elverişli yapmak için itinayla çalışma ve gemisine özen gösterme zorunluluğuna sahip olacaktır.
- 3) Anlaşmada listelenen deniz tehlikelerinin sözleşme kapsamında bulunması için anlaşmada geçen tüm maddelerin, taşıyanın ve taşıtanın

yükümlülüklerini ve haklarını düzenleyebilecek şekilde kapsamlarının genişletilerek uygulanması gereklidir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 206-210, 425-427).

Amerika Birleşik Devletleri Emtianın Denizde Taşınmasına Dair Anlaşması'nın sözleşmeye dahil edilmesi zaman çarteri sözleşmesinde yazılı bir hükümle taşıtanın sorumlu tutulduğu operasyonlar için taşıtandan taşıyana bir sorumluluk transfer etmez. Örneğin Nype 1946 çarter parti formunun 78. satırında belirtilen ifadelerle göre taşıtan geminin yüklenmesinden ve yükün istifinden sorumlu tutulmuştur. Bu madde bu şekilde üzerinde anlaşıldığı takdirde taşıtanın yükü ilgili sorumluluğunda bir değişiklik öngörmez. Diğer taraftan Nype 1946 çarter parti formuna göre tanınan muafiyetlerin kapsamının anlaşmada belirtilenlerden daha geniş olması hususu Amerika Birleşik Devletleri Emtianın Denizde Taşınmasına Dair Anlaşması'nın Bölüm 3(8)'i hükümlerine istinaden etkisiz kabul edilir. Anlaşmanın bu bölümü de dahil olmak üzere uygulama alanı anlaşmanın bölüm 2'sinde belirtilen yükleme, yükün elleçlenmesi, yükün istiflenmesi, yükün taşınması, yüke elde bulundurulduğu müddetçe nezaret edilmesi, yüke özen ve yükün tahliyesi faaliyetleri çerçevesinde kısıtlanmış ve daraltılmıştır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 214-215, 429-431).

Taşıyan ayrıca Amerika Birleşik Devletleri Emtianın Denizde Taşınmasına Dair Anlaşması'nın Bölüm 4(4)'ü çerçevesinde sınırlı rotadan ayrılma ve Bölüm 4(6)'sı kapsamında tehlikeli yüklerin taşınmasıyla alakalı birtakım haklara da sahip olacaktır fakat Nype 1946 çarter parti formunun 8. maddesi çerçevesinde doğan zımni tazmin hakkı altındaki taşıyanın talebi için taşıtan zaman çarteri sözleşmesindeki bu bölümündeki hükümleri bir savunma olarak kullanamaz. Buna ek olarak taşıyanın doğrudan sorumlu olduğu hallerde ortaya çıkan özel durumu düzenlemek amacıyla her iki tarafın sorumlu tutulduğu çatışma maddesi (both-to-blame collision clause) konşimentolara eklenir. Bu maddeyle bir çatışma durumunda yük taşıyan geminin bu çatışmadaki yük kayıpları ya da hasarının boş gemi tarafından çatışmadaki sorumluluğu oranında karşılanması öngörülür. Bu durumda her iki geminin bir taşıyan olarak kendi yükü üzerindeki dolaylı sorumluluğu sona

erer. Her iki tarafın sorumlu tutulduğu çatışma maddesi yükün geri kazanılması hususunda taşıyana sözleşmesel bir hak verir ve Hague Kuralları'nın etkinliğini geri kazanmasını sağlar (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 206, 213-214, 432, 349-350).

Öte yandan zaman çarteri sözleşmesindeki taşıyan bilinen ihtiyatlı yöntemleri kullanırsa ve tecrübeli bir taşıyan olarak genel kabul görmüş seyir yollarını kullanırsa kendisinden talep edilen her şeyi yapmış olacaktır. Fakat birtakım durumlarda taşıyanın çabaları fırtına veya diğer doğal sebepler nedeniyle etkisiz hale gelmişse taşıyana bu zorlayıcı sebeplerden ötürü yasal açıdan bir muafiyet verilir, bu şekilde elde edilen istisnai duruma Tanrı'nın Müdahalesi (Act Of God) denir. Burada ifade edilen olağan dışı deniz ve hava şartlarının yanında şimşek ya da don durumu da Tanrı'nın Müdahalesi kapsamında değerlendirilebilir. Bu istisnai durum ayrıca Amerika Birleşik Devletleri Emtianın Denizde Taşınmasına Dair Anlaşması'nın Bölüm 4(2)(d)'sinde de bu doğrultuda karşımıza çıkar Bunun dışında Amerika Birleşik Devletleri Emtianın Denizde Taşınmasına Dair Anlaşması'nın Bölüm 4(2)(f)'si devlet düşmanlarının müdahaleleri hususunda bir istisnaya hükmeder (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 206, 213-214, 432, 349-350). Bununla ilgili olarak Amerika Birleşik Devletleri Emtianın Denizde Taşınmasına Dair Anlaşması'nın kapsamındaki muafiyetlerin tam listesi Bölüm 4(2) bünyesinde ele alınmıştır ve bunlar şu şekilde sıralanabilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 353):

- a) Gemi kaptanının, denizcilerin, kılavuz kaptanın ya da taşıyanın seyir yahut gemi yönetimi hususundaki ihmal ya da hatalarından kaynaklanan olaylar,
- b) Taşıyanın bir hatasından veya taşıyana ait özel bir durum sebebiyle oluşmadığı takdirde gemide çıkan yangın,
- c) Denizin ya da diğer seyir yapılabilir suların sakıncaları tehlikeleri ve kazaları,
- d) Tanrı'nın Müdahalesi,
- e) Savaşın etkisi,
- f) Devlet düşmanlarının etkisi,

- g) Prensin emriyle tutuklamalar (İngiltere Prensi) ya da yasal bir süreçten doğan el koyma girişimleri,
- h) Karantina kısıtlamaları,
- i) Yükün yükleyicilerinin, sahiplerinin, acentelerinin yahut temsilcilerinin hareketleri veya bir durumu görmezden görmeleri,
- j) Grevler ya da lokavtlar, işçi çalışmalarında yaşanan duraksamalar, kısıtlamalar, genel veya bölgesel ve her neye dayanırsa dayansın taşıyanı kendi sorumluluklarını gerçekleştirmekten alıkoyan işgücü sorunları,
- k) İsyanlar, halk ayaklanmaları,
- l) Denizde hayat veya mal kurtarma yahut kurtarma çabaları,
- m) Taşınan yükün ayıbı, kalitesi ya da var olan kusurundan doğan hasarlar, dökme yükün dağıtılması, ağırlığından kaybetmesi yahut başka bir sebeple kayıp vermesi,
- n) Yükün paketlenmesi hususunda yetersizlik,
- o) Yükün markalanmasındaki yetersizlik ya da uygunsuzluk,
- p) Yerinde incelemeyle fark edilmeyecek, sonradan oluşan kusurlar ve ayıplar,
- q) Taşıyanın kişisel işlerinden ötürü oluşmayan veya taşıyanın acentelerinin yahut hizmetkarlarının bir hatası ya da ihmalinden kaynaklanmayan sebepler muafiyet kapsamındadır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 353).

2.27.TAŞIYANIN SERBESTLİKLERİ

Taşıyana tanınabilecek serbestlikler Nype 1946 çarter parti formunun 8. maddesi kapsamındaki zorunluluklar için geçerlidir. Burada yer alan azami miktarda sevkiyat yapılması ve taşıtanın sefer hususundaki emirlerine uyulması konularında birtakım serbestlikler uygulanabilir. Nype 1946 çarter parti formunun 24. maddesi aracılığıyla sözleşmeye dahil edilen Amerika Birleşik Devletleri Emtianın Denizde Taşınmasına Dair Anlaşması sözleşmenin sonraki bir bölümü olan 105 ve 106. satırlarda birtakım değişikliklere sebep olur. Burada yer alan öngörüler çarter sözleşmesine dahil edilir ve Amerika Birleşik Devletleri Emtianın Denizde Taşınmasına Dair Anlaşması'nın Bölüm 4(4)'üne göre özetle; denizde hayat ya da

mal kurtarmak yahut kurtarma girişiminde bulunmak üzere yapılan herhangi bir sapma ya da mantık çerçevesinde rota değiştirme, bu bölüm ya da taşıma sözleşmesi tarafından sözleşmenin bir ihlali olarak kabul edilmez ve taşıyanın bu müdahalesi sonucu meydana gelen herhangi bir kayıptan ya da hasardan taşıyan sorumlu tutulmayacaktır. Ancak gerçekleştirilen rotadan sapma yük yükleme ya da tahliye etme yahut yolcu operasyonu amacıyla yapılıyorsa söz konusu bu durum karşıtı ilgili tarafça ispatlanıncaya kadar geçersiz ve mantıksız kabul edilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 362). Buna ek olarak Nype 1993 çarter parti formunda da 22. madde bünyesinde 256 ila 258. satırlarda taşıyana tanınan bazı serbestlikler düzenlenmiştir (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12).

2.28.GEMİ KURTARMA

Baltim 1939 çarter parti formunda 19. madde bünyesinde 129 ila 133. satırlar arasında gemi kurtarma durumu, bu durum neticesi elde edilecek kurtarma ücreti ve bunun paylaşımı düzenlenmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). Nype 1946 çarter parti formunda 19. madde 114 ila 131. satırlardan oluşmuştur ve burada gemi kurtarma operasyonu neticesinde elde edilecek gelir ile bunun paylaşılması hususu ele alınmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 çarter parti formunda 21. madde kapsamında gemi kurtarma durumu ve gemi kurtarma neticesi elde edilecek kurtarma ücretinin paylaşılması 349 ila 356. satırlarda ele alınmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Baltim 1974 çarter parti formunda 19. maddede gemi kurtarma durumu ve kurtarma neticesinde mürettebatın paylarının ne olacağı 265 ila 274. satırlarda belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5). Nype 1993 çarter parti formunda 24. madde bünyesinde 268 ila 270. satırlarda gemi kurtarma yardımı ve bu yardım neticesi elde edilecek ücretin paylaşılması hususu ele alınmaktadır (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 çarter parti formunda gemi kurtarma durumu 14. madde bünyesinde 361 ila 366. satırlar arasında ele alınmıştır (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Baltim 2001 çarter parti formunda 18. madde kapsamında gemi kurtarma durumu 225 ila 233. satırlarda ele alınmıştır (Bimco Web

(c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Son olarak Bovertime 2004 çarter parti formunda ise 15. madde bünyesinde 710 ila 718. satırlar arasında gemi kurtarma durumu ele alınmıştır (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

Tüm bunlar beraber değerlendirildiğinde taşıyan ve taşıtanın her birinin ayrı ayrı gemi kurtarma operasyonu sırasında bulunduğu maddi, manevi katkılar ve kurtarma operasyonunun gerçekleşmesi için taraflardan her birinin bulunduğu fedakarlıklar gemi kurtarma ücretinden düşüldükten sonra geriye kalan net ücretin eşit olarak taraflar arasında bölünmesi NYPE 1946 çarter parti formunun 114 ve 115. satırlarında geçen “eşit çıkar” (equal benefit) ifadesiyle tavsiye edilir. Buna ek olarak kurtarma çalışmaları için sarfedilen harcamalar ifadesi genel anlamda değerlendirilmelidir ve bu kapsamın içerisinde gemi kurtarma operasyonu sırasında geminin sahip olabileceği hasarın giderilmesi ücretleri, kurtarma sırasındaki çarter ücreti ve operasyon sonrasındaki maruz kalınabilecek tamir ücretleri ve taşıtanın kurtarma sırasında harcadığı yakıt ücreti yer alır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 420).

2.29.TAŞITANIN GEMİYİ BAŞKASININ FAYDASINA BIRAKMASI

Baltim 1939 çarter parti formunda 20. madde bünyesinde 134 ila 135. satırlar aracılığıyla zaman çarteri sözleşmesine konu olan geminin taşıtan tarafından bir başkasına ücret karşılığı tahsis edilmesine izin verilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). NYPE 1946 çarter parti formunda 16 ila 17. satırlarda taşıtanın sözleşmeye konu olan gemiyi ücret karşılığı bir başkasına tahsis edebilme yetkisi açıklanır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 çarter parti formunda 22. maddede taşıtanın zaman çarteri sözleşmesine konu olan gemiyi bir başkasına ücret karşılığı tahsis edebilme yetkisi 357 ila 361. satırlarda ele alınmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Baltim 1974 çarter parti formunda 20. madde bünyesinde taşıtanın çarter sözleşmesine konu olan gemiyi ücret karşılığı başkasının faydasına tahsis edebilme hakkı 275 ila 280. satırlarda belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5).

NYPE 1993 charter parti formunda ise 18. maddede taşıtanın 237 ila 240. satırlarda gemiyi ücret karşılığında başkasına tahsis edebilme yetkisi düzenlenmiştir (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 charter parti formunda taşıtanın talepleri bünyesinde 15. maddede 419 ila 421. satırlarda geminin ücret karşılığında başkasına tahsis edilebilmesi hususu ele alınmıştır (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Baltimore 2001 charter parti formunda 19. madde bünyesinde taşıtana zaman charteri sözleşmesine konu olan geminin bir başkasına ücret karşılığı tahsis edilebilmesi durumu 234 ila 238. satırlarda belirtilmiştir (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Son olarak Boxtime 2004 charter parti formunda 14. madde bünyesinde taşıtanın talepleri başlığı altında 642 ila 646. satırlarda geminin ücret karşılığında başkasına tahsis edilebilmesi ele alınmıştır (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

Bununla beraber NYPE 1946 charter parti formununun 16. satırında açıkça belirtildiği üzere taşıtanın kendisine tanınan charter süresinin bir bölümü ya da tamamını kapsayacak şekilde söz konusu gemiyi bir başkasına tahsis edebilme yetkisi vardır. Ancak alt charter sözleşmesinin varlığında taşıyan alt taşıtana karşı doğrudan dava açma hakkına ya da alt taşıtan tarafından davalı görülme durumuna sahip değildir. Çünkü hukuk kurallarına göre sözleşmeler ancak iki taraf arasında kurulabilir. Yani bir alt charter sözleşmesinde taraflar taşıtan ve alt taşıtan olurlar. Bu yüzden bu sözleşmeye istinaden taşıyanı herhangi bir nedenden ötürü sorumlu tutma söz konusu değildir fakat alt charter sözleşmesi çerçevesinde bir konşimentoda taşıyan ve alt taşıtanın her ikisinin de adı geçiyorsa, ilgili sözleşme çerçevesinde taşıyanın alt taşıtana dava hakkı veya alt taşıtan tarafından davalı görülebilme durumu oluşur. Ancak yine de bu durum ana charter sözleşmesi maddeleri için yahut alt charter sözleşmesi maddeleri hususunda taraflara bir bağlayıcılık ve sorumluluk yüklemeyiz. Öte yandan ana charter sözleşmesinin alt çartere izin verdiği sözleşmelerde, alt taşıtanlar genellikle kişisel ya da acenteleri yoluyla yükün yüklenip sorumluluğun taşıyana ait olduğunu belgelemek amacıyla konşimentoya imza atabilirler. Konşimentonun gemi kaptanı tarafından imzalanmasıyla taşıyan ile konşimento sahibi arasında sözleşmeye bağlı bir birliktelik kurulmuş olur. (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 109-110).

2.30.KORUYUCU MADDELER VE SAVAŞ MADDESİ

NYPE 1993 charter parti formunda 31. madde bünyesinde 318 ila 389. satırlar altında koruyucu maddeler ele alınmıştır. Bunlar; (a) Clause Paramount Clause, (b) Both-to-blame Collision Clause, (c) New Jason Clause, (d) U.S. Trade - Drug Clause, (e) War Clauses olarak sıralanmaktadır (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 charter parti formunda 25. maddede Appendix A olarak adlandırılan ek kısmında yedi tane madde mevcuttur. Bunlar; A.War Risks (Voywar 1993), B.Clause Paramount, C.General Average, D.Himalaya Clause, E.New Jason Clause ve F.Both-to-Blame Collision Clause olarak sıralanır (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Öte yandan charter parti formlarında yalnızca savaş maddesi olarak adlandırılmış özel maddeler de bulunmaktadır. Bununla ilgili olarak, Baltimore 1939 charter parti formunda 21. madde bünyesinde savaş hallerinde tarafların ne gibi hakları olacağı düzenir (A) ve (B) alt başlıkları savaş maddesini oluşturur ve 136 ila 151. satırları kapsar. (C), (D), (E), (F) alt başlıkları tarafların seçimine bırakılmıştır ve 152 ila 169. satırları kapsar (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). Linertime 1974 charter parti formunda 35. kutucuk savaş maddesi için bırakılmıştır eğer (C) seçeneği taraflarca kabul edilirse doldurulacaktır. Bunun yanında savaş maddesi 23. madde bünyesinde 362. ila 422. satırlarda açıklanmaktadır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11).

Baltimore 1974 charter parti formunda ise 22. kutucuk savaş durumu için ayrılmıştır ve yalnızca (C) bölümü üzerinde anlaşılırsa bu kutucuk dolurur. Bununla birlikte savaş maddesi A, B, C, D, E, F alt başlıkları altında 21. madde bünyesinde 281 ila 349. satırlar arasında düzenlenmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5). NYPE 1993 charter parti formunda 32. madde bünyesinde 390 ila 402. satırlarda sözleşmenin savaş durumuyla fesih edilmesi hususu ele alınmıştır (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 charter parti formunda savaş riski durumu 665 ila 741. satırlarda 21. madde bünyesinde düzenlenmiştir (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Baltimore 2001 charter parti formunda 20. madde bünyesinde savaş durumu Conwartime 1993 sözleşmesinin anlaşmaya bütünüyle alınmasıyla kurulmuştur

ayrıca 239 ila 345. satırlarda savaş maddesi yer almaktadır (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Son olarak Bovertime 2004 charter parti formunda 25. madde bünyesinde savaş riski maddesi Conwartime 2004 sözleşmesinin bir anlaşma maddesi olarak alınmasıyla düzenlenmiştir bu madde 1322 ila 1435. satırlarda ele alınır (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

Öte yandan savaş süresi ve savaşın başlama kaygısı gibi olasılıklar sonuç olarak belirsiz bir gecikmeye ya da sözleşme sürecinin duraksamasına yol açabilir. Bu gecikme süresi aşırı olduğu takdirde sözleşmenin beklenmeyen bu olay karşısında sona ermesine neden olabilir. Kısacası savaş sebebiyle maruz kalınan kısıtlamalar ya da alıkonmalar charter sözleşmesindeki tarafların karşılıklı kazanımlarını ortadan kaldırdığında bu sözleşme fesihle sonuçlanabilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 332). Bununla birlikte savaş zamanlarında, ayaklanmalarda veya diğer kargaşa durumlarında; gemi mürettebatı, gemi ve yük birtakım tehlikelere maruz kalabilir. İşte tüm bunlar göz önüne alındığında charter sözleşmesi taraflarının haklarını ve sorumluluklarını kesinleştirebilmek için gemi, mürettebat ve yükün böyle bir savaş tehlikesi içerisinde kalması durumunda charter sözleşmelerine genellikle bu konuda savaş maddesi adı verilen hükümler ilave edilir. Savaş maddeleri iki grupta incelenir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 287-288, 290-291):

a) Savaş sözleşme fesih maddeleri (war cancellation clauses): Savaş fesih maddelerinin sözleşmeye dahil edilmesindeki amaç navlun piyasasının devletler arası savaş nedeniyle tamamen değiştiği veya geminin kayıtlı bulunduğu bayrak devletinin alıkoyması yahut buna benzer bir müdahalede bulunup geminin ileriye dönük ticari taşımalarda kullanılmasının olanaksız hale getirildiği durumlarda sözleşmeyi fesih hakkının verilmesidir. Savaş fesih maddeleri genellikle uzun vadeli charter sözleşmelerinde ve navlun sözleşmelerinde bulunur (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 287-288, 290-291).

b) Savaş riski maddeleri (war risk clauses): Savaş riski maddeleri hemen hemen tüm charter sözleşmelerinde bulunur. Savaş riski maddeleri yalnızca fiili bir savaş durumunu içermez ayrıca savaşa benzer kargaşa hallerini ve operasyonları da

içerir. Zaman çarteri sözleşmelerinde genellikle Conwartime Maddesi savaş riski maddesi olarak kullanılır. Conwartime Maddesi 1993 yılında Nype 1993 çarter parti formuyla beraber revize edilmiştir ve bu sözleşmede de yer alır. Diğer yandan sefer çarteri için düzenlenen savaş riskleri maddeleriyle, zaman çarteri için tertip edilmiş savaş riskleri maddeleri birbirleriyle karıştırmamalıdır. Bununla birlikte bir zaman çarteri sözleşmesinde taşıyan, her zaman savaş riski maddesini çarter sözleşmesinden çıkartırken çok dikkatli olmalıdır çünkü bu maddenin kendisi açısından çarter sözleşmesinde bulunması daha yararlı ve tercih edilir bir uygulamadır. Ayrıca konşimentolardaki savaş riski maddeleri de yeterli bir koruyuculuk sağlar (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 287-288, 290-291).

2.31.FESİH MADDESİ

Standart çarter parti formlarında taşıtanın zamanında ve düzenli ödemeler yapmadığı durumlarda fesih maddesinin işlerlik kazanacağı belirtilir. Buna göre bu kural katı biçimde yorumlandığında taşıyana çarter ücretinin anlaşılardan az yahut anlaşılan zamandan geç ödenmesi durumunda sözleşmeyi fesih hakkı tanınır fakat navlun piyasasının düşük seyrettiği dönemlerde sözleşmenin tek taraflı feshine olanak sağlayan bu maddelerin işletilmesine dair bir talep taşıyanlar tarafından öne sürülmez çünkü söz konusu şartlar nazara alındığında elde edilen kazanç karlıdır. Öte yandan fesih maddelerinin yıkıcı etkilerinden korunmak amacıyla çarter sözleşmelerine teknik durumlara karşı maddeler (anti-technicality clause) eklenebilir. Bu maddeler taşıyana fesih maddesini işletmek istediğinde taşıtana bir bildirimde bulunması yükümlülüğünü getirir böylelikle taşıtan çarter ücretini bildirim süresinin sonuna kadar ödemeyi başarabilirse fesih maddesi boşa çıkmış olur. Ancak birçok standart çarter parti formunda bu maddeler bulunmaz fakat bu maddelerin çarter sözleşmesinde bulunmaması taşıtanı taşıyana karşı her daim dezavantajlı bir konumda tutmaktadır (Davies, 1990: 328, 332).

Diğer taraftan Baltimere 1939 çarter parti formununun 22. maddesinde 170 ila 173. satırlar arasında çarter sözleşmesinin taraflarca fesih edilmesi şartları açıklanır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). Nype 1946 çarter

parti formunda 14. madde 94 ila 96. satırlardan oluşmuştur ve burada çarter sözleşmesinin fesih edilebilme koşulları belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Baltim 1974 çarter parti formunda 23. kutucuğa çarter sözleşmesi fesih maddesi yazılır ayrıca bu madde ikinci kısımda 22. madde bünyesinde 350 ila 358. satırlar arasında düzenlenmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5). Baltim 2001 çarter parti formunda 22. kutucukta gemi taşıtana tahsis edilemezse sözleşmenin fesih edileceği tarih bilgisi belirtilir ayrıca 21. madde bünyesinde sözleşmenin hangi şartlarda fesih edilebileceği 346 ila 352. satırlarda ele alınmaktadır (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Bunun yanında Nype 1946 çarter parti formunun 14. maddesine göre son kabul tarihinden önce (cancelling date) taşıyan tarafından, taşıtana resmi bir hazırlık mektubu gönderilmez ise taşıtan anlaşmayı fesih maddesine göre fesih edebilir. Baltim 1939 çarter parti formunun 1 ve 22. maddesine göre de geçerlilik tarihine kadar sözleşmede belirtilen esasa uygun, yani yük taşıma işinde kullanılmak üzere tüm donanımları çalışır gemiyi taşıyan taşıtana tahsis etmez ise fesih maddesine göre taşıtanın çarter sözleşmesini fesih etme hakkı doğar. 22. maddenin ikinci paragrafına göre taşıtanın yükümlülüğü 48 saat içerisinde kendisine geminin tahsis edildiğine dair bildirim ulaştığı takdirde bu bildirim geminin taşıtan faydasına bırakıldığı veya bunun kabul edilmediği şeklinde bir yanıt vermektir. Burada belirtilen süre sözleşmenin son geçerlilik tarihinden sonra başlayacak 48 saatlik süreçtir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 65-66, 68).

Bununla birlikte geminin taşıtan faydasına bırakılması esnasındaki denize elverişliliği ve tam donanımlı olma zorunluluklarının Nype 1946 çarter parti formunda ve benzer şekilde Baltim 1939 çarter parti formunda kesin olarak bulunmasının sebebi, bu niteliklerin her iki sözleşme için fesih maddelerinin oluşturulma amacı olmasıdır yani bu maddelerin ihlali durumunda fesih maddelerinin işlerlik kazanma şansı doğabilir (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 269-271). Taşıtanın sözleşme ihlali gözetilmeksizin kendini korunması amacıyla son tahsis tarihine kadar geminin uygun durumda tahsis edilmemesi halinde sözleşmeyi fesih etme hakkı bulunur. Açıkçası fesih maddesi (The Cancelling Clause) taşıtana, geminin uygun tahsis edilmemesi durumunda çarter sözleşmesini fesih etme hakkını otomatikman

tanır bu yanıyla geminin taşıtan faydasından çekilmesi maddesinden (Withdrawal Clause) farklı olarak değerlendirilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 287-291). Bunun yanında NYPE 1946 charter parti formunun 94. satırıyla 62 ila 64. satırlarındaki hükümler birbiriyle çatışabilir. Bununla birlikte fesih maddesi bağlamında geminin yalnızca NYPE 1946 charter parti formunun 21 ile 24. satırlarında belirtilen gereksinimleri karşılamaının yeterli olacağı tavsiye edilir. Öte yandan sözleşmeye konu olan geminin sözleşmenin 3 ila 11. satırlarında belirtilen gemi tanımını bazı açılardan sağlamadığı durumlarda geminin hazırlık bildiriminde bulunmasının taşıtana yalnızca bu sebepten ötürü fesih hakkı tanıyabileceği söylenemez. Örneğin geminin sözleşmenin 9 ila 10. satırlarında belirtilen hıza sahip olmaması sebebi yalnızca bu etkene bağlı olarak taşıtana sözleşmenin 22. satırına istinaden fesih hakkı vermez olur (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 272).

Yük operasyonunun başlayabilmesi için taşıyanın hazırlık bildiriminde bulunması (notice of readiness) zaman charteri sözleşmeleri için de gereklidir. Bu bildirim yapıldığı anda geminin hazır durumda olmaması ve geminin akabinde hazır duruma getirilememesi halinde hazırlık bildiriminin bir etkinliği olmaz. Taşıtanın yeni bir hazırlık bildirimine gerek olmadığını ima etmesi yahut açıkça belirtmesi halleri dışında taşıyan geçerli bir başka hazırlık bildiriminde bulunmak zorunda olur (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 272). NYPE 1946 charter parti formunun 94 ila 96. satırları, taşıtana geminin taşıyan tarafından faydasına bırakılacağı tarihte en geç öğleden sonra saat dörtte (1600) yazılı bir hazırlık bildirimininin vermemesi halinde sözleşmeyi fesih seçeneği tanır. Bu hükme göre zaman charteri sözleşmesinin 18 ila 21. satırları altında geminin belirlenen yerde taşıtanın faydasına bırakılması, sözleşmede belirtilen en son tarihe kadar yazılı bir hazırlık bildirim verilmediği durumlarda yeterli olmamakta ve taşıtana sözleşmeyi fesih hakkı doğmaktadır ayrıca taşıtanın sözleşmeyi fesih seçeneğini işletmesi taşıyanın kusuru sebebiyle kayba uğraması halinde, ilgili hasarlar için taşıyandan hak talebinde bulunma hakkını yok etmez (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 292). Bununla ilgili olarak, geçersiz bir hazırlık bildirim neticesinde birtakım hukuksal sorunlarla karşılaşmamak için birden fazla hazırlık bildirim yapılması çözüme yönelik bir hareket olabilir ve bu yolla ticari kesinlik taraflar arasında kurularak bildirimdeki bir geçersizlik neticesinde

karşılaşılabilecek karmaşalar başlamadan sona erdirilebilir (Aspragkathou, 2007: 195).

Öte yandan grevlerin doğasından ötürü ne zaman başlayıp ne zaman biteceği konusunda bir öngöründe bulunma olanağı yoktur. Grevler başladıktan sonraki süreçte her an son bulabilir ve taraflar ticari faaliyetlerine devam edebilirler. Bu nedenle grevler sözleşmenin beklenmeyen bir olay neticesinde fesih edilmesi hususunun kapsamı içerisinde genellikle değerlendirilmezler. Bununla ilgili olan yaşanmış bir olayda grev çok uzun sürmüş ve tarafların sözleşmeyle amaçladığı tüm kazanımların önemli bir bölümünü yok etmiştir. Sonuçta da sözleşmenin feshine karar verilmiştir. Ancak gerekçe olarak sözleşme performansının ilk başta anlaşılardan ciddi oranda azalması gösterilmiştir. Diğer yandan oluşan şartlar tam anlamıyla bunu getirmese de taraflardan birine beklenenden ağır bir finansal külfet yükleyen durumlarda sözleşme beklenmeyen bir olay sebebiyle fesih kapsamında değerlendirilebilir. Fakat bu sorunu doğuran finansal kayıp olağandışı olmalıdır, yani herhangi bir finansal bozukluk ya da sözleşmenin taraflardan biri için pahallılaşması gibi sebepler bu kapsamda değerlendirilemez. Sözleşmenin feshine sebebiyet verecek olay çok büyük bir finansal yüke ve taraflar arası adaletsizliğe yol açacak nitelikte olmalıdır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 331-332, 334).

2.32.GEMİNİN FAYDA DIŞI (OFF-HIRE) KALMASI

Fayda dışı kalma durumu (off-hire) taşıtanın öncelikli sorumluluğu olan çarter süresi boyunca çarter ücretini ödeme yükümlülüğü hususunda bir istisna oluşturur. Normalde sözleşmede belirtilen şartlar sağlanırsa taşıtan emrettiği hizmetler için çarter ücreti ödeme yükümlülüğü altına girer ancak gemi herhangi bir sebepten ötürü istenilen hizmetleri tam anlamıyla sağlayamıyorsa ve taşıtan bunun sonucunda zaman kaybına maruz kalmışsa, çarter ücreti kaybedilen bu süre boyunca taşıtan için ödemekle yükümlü olduğu bir borç olmaz. Bu noktada istisnanın uygulanmasına sebep veren nedenler açıkça ortada olmalıdır. Eğer bu konuda bir tereddüt yaşanıyorsa tüm sebepler taşıyan açısından değerlendirilmelidir çünkü bu madde taşıyan için zaman çarteri sözleşmesinin amacı olan çarter ücretini kesmeyi

öngörmektedir. Örneğin geminin ana makinesinin arızalanması tek başına otomatik olarak charter ücretinin kesintiye uğratılmasıyla sonuçlanmaz ayrıca gerçekleşen bu olayın taşıtan açısından bir zaman kaybına yol açması gerekir. Başka bir deyimle geminin fayda dışı kalmasına sebebiyet verecek hadise gemiden taşıtan tarafından o anda istenilen hizmetle alakalı olmalı ve bu hizmeti kesintiye uğratabilecek nitelikte gelişmelidir. Diğer taraftan taşıtanın bir sonraki talep ettiği hizmete arızanın bir etkisi olmadığı anda gemi tekrar taşıyanın faydasına girmiş (on hire) olur. Bununla birlikte geminin denize elverişli niteliğini kaybederek sefere devam etmesi geminin tekrar denize elverişli duruma gelinceye dek fayda dışı kalmasını sağlayabilecek bir nitelik değildir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 196-197, 295-297).

NYPE 1946 charter parti formunda fayda dışı kalma maddesi “the payment of hire shall cease forth he time thereby lost” şeklinde ifade edilmiştir. Burada taşıtana tanınan charter ücretinden kesinti yapma hakkının tüm kaybedilen zamanla ilgili olduğu ifade edilmektedir. Bir başka deyişle taşıtanın fayda dışı kalma maddesini işleterek charter ücretinden yapabileceği kesintiler için söz konusu olayların yol açtığı tüm zaman kaybı göz önüne alınır. Benzer şekilde Baltimore 1939 charter parti formunda yer alan “any time lost thereby” ifadesi NYPE 1946 charter parti formundaki ifadeyle aynı niteliktedir. Ancak günümüzde otoriteler kaybedilen zamanın değerlendirilmesi hususundaki istisnaların gemi yeniden etkin duruma geldikten sonraki bir süreçte hesaba katılmamasından yana görüş bildirirler (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 196-197, 295-297). Bunun yanında Baltimore 1939 charter parti formunun 11(A) maddesi geminin hangi koşullarda fayda dışı kalacağını bildirir. 11(B) maddesi ise buna ters olarak hangi durumlarda taşıyanın hizmetkarlarının ihmeline rağmen sözleşmenin ve charter ücretinin işlemeye devam edeceğini sıralar. Öte yandan bazı hallerde 11(A) maddesinin içerisinde bulunan bir koşul 11(B) maddesinde belirtilen bir duruma sebep olabilir. Örneğin, gemi yükünün bir kazaya uğraması gemi teknesinin hasara uğraması sonucunda gerçekleşebilir. Burada geminin gecikmesi gemi teknesinin hasarlanması sebebine dayanıyorsa ve bu durum gemideki yükün hasarına sebep olmuşsa gemi fayda dışı kalır. Bunun tersi olarak gemi yük hasara uğradığı için zaman kaybetmişse, gemi normal charter süresi içerisinde kalmaya devam edecektir. Gemi tahliye limanında bulunduğu ve yük

bir kaza neticesi kaydığında ya da aşırı ısındığında da netice değişmez. Ancak sözleşmenin 11(B) maddesinden istifade etmek isteyen taşıyan, gemisinin gecikmesine etki eden yaklaşık yahut baskın sebebin bu maddede belirtilenlerden biri olduğunu ispatlayabilmelidir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 473-474).

Nype 1993 ve Gentime 1999 charter parti formlarında ise fayda dışı kalma maddeleri detaylı olarak ele alınmıştır. Buna göre fayda dışı kalma (off hire) durumu kapsamında değerlendirilebilecek olayları birkaç zaman charteri sözleşmesini birlikte değerlendirerek şu şekilde genelleyebiliriz (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 467-468);

- 1) Gemi zabıterleri (kaptanlar ve mühendisler), gemi mürettebatı veya gemi malzemeleri sebebiyle meydana gelen gecikmeler,
- 2) Kısmen ya da geminin tüm etkinliğini ilgilendiren arızalar ve bozukluklar neticesi olan gecikmeler,
- 3) Gemi teknesinin hasar alması sebebiyle oluşan gecikmeler,
- 4) Gemi makineleri ve ekipmanları hasarı sebebiyle meydana gelen gecikmeler,
- 5) Orta büyüklükteki gemi çatışma veya kaza hasarları sebebiyle oluşan gecikmeler,
- 6) Gemi tamiri ve havuzlanması sebebiyle meydana gelen gecikmeler,
- 7) Geminin sahip olduğu geçerli sertifikalar veya mürettebata ait dokümantasyonlardaki eksikliklerden kaynaklanan gecikmeler,
- 8) Geminin yükleme ekipmanlarında meydana gelen kusurlar, hasarlar ve işlev bozuklukları sebebiyle oluşan gecikmeler,
- 9) Geminin yükleme ekipmanları için gerekli olan elektrik enerjisinin sağlanamamasından kaynaklanan gecikmeler,
- 10) Gemi ambarlarında arta kalmış döküntüler sebebiyle meydana gelen gecikmeler (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 467-468).

İşte bu gibi faktörler nedeniyle geminin normal operasyonunun dışında kaybettiği zaman taşıtan tarafından charter dışı (off hire) olarak kabul edilebilir. Bunlara ilave olarak bu süre boyunca harcanan yakıt masrafları, eğer gerçekleşmişse

liman işçilerinin bekleme masrafları da charter ücretinden düşülür. Gemi yükleme donanımlarının birinin işlevini kaybetmesi durumunda kaybedilen zaman da hesaplanarak charter ücretinden düşülür. Eğer taşıtan çalışmayan gemi yükleme ekipmanları yerine kara tesislerinden birtakım yükleme ekipmanları kiralarsa bunların ücretleri de taşıyan tarafından karşılanır. Diğer taraftan gemi kaptanı, zabıtları (kaptanlar ve mühendisler) veya mürettebat herhangi bir nedenden ötürü bir talepte bulunur ve kendi görevlerine istekleri gerçekleşinceye kadar devam etmezlerse bu kaybedilen süreler için de gemi fayda dışı (off hire) kabul edilecektir (Collins, 2000: 305-306). Birçok zaman charteri sözleşmesinde geminin fayda dışı kalmasına sebep olabilecek gecikmeler için bir eşik değeri belirtilmiştir. Gecikmeyle sonuçlanan bir olay incelenirken hem bu olayın gemiyi fayda dışı bırakma etkileri göz önüne alınır hem de sözleşmede belirtilen eşik değeri süresinin aşıp aşılmadığına dikkat edilir (Gorton, Ihre, Sandevärn, 1999: 279).

Diğer taraftan anlaşılan charter ücretinin tamamının gemi tekrar tam anlamıyla işler vasfını kazanmadan başlayamayacağı belirtilir. Bir başka deyişle ilgili arızanın kısmi olması ya da geminin kısmen işler hale getirilmesi olumlu bir etki yapmayacak ve net kaybedilen zamanın sayılmasına gemi tamamen işler hale gelinceye dek devam edilecektir. Örneğin, üç tane kreyni bulunan bir geminin bir kreyninin bozulması neticesinde herhangi bir gecikmeye ve operasyonel kısıtlamaya sebep olmadan gemi normal yük operasyonunu gerçekleştirebiliyorsa ve bunu fiilen gerçekleştirirse charter ücretinin kesintiye uğraması söz konusu olmaz. Ancak bu bir kreynin arızası neticesinde yük operasyonu uzuyorsa bu arızadan ötürü kaybedilen zaman tespit edilir ve bu süre için (net loss of time) charter ücretinden kesinti yapılır. Diğer yandan sürmekte olana charter süresi boyunca zaman kaybına yol açan neden fayda dışı kalma maddesiyle belirtilen nedenlerden biriyse bu kayba yol açan olayın, geminin taşıtan faydasına bırakılmadan önce gerçekleşmiş olması fayda dışı kalma maddesinin uygulanmaması için bir gerekçe olmaz. Örneğin charter sürecinin öncesinde meydana gelmiş bir oturma olayı sebebiyle charter süresi içinde ilgili geminin kuru havuza alınması ve tamiri için geçen sürede gemi fayda dışı (off hire) kalacaktır. Buna benzer şekilde gemi hızının bariz olarak azalması konusunda NYPE 1946 charter parti formununun 99 ila 101. satırlarına göre geminin teknesinde bulunan

önceki bir uygunsuzluktan ötürü charter süresinde kaybedilen hız ve dolayısıyla zaman için fayda dışı kalma maddesi işlemeye başlar (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 198 300-302).

Öte yandan gemi adamı yetersizliği (deficiency of men) ifadesi gemide yeterlilik sahibi zabıtlar (kaptanlar) ve tayfa gemi adamlarının bulunduğu, bunların çalışma hususunda bir eksikliğin bulunmadığı ancak bir kısmının yahut tamamının çalışmayı reddettiği durumları kapsamaz. Ayrıca geminin tam olarak çalışmasını engellemediği ve geminin yeterliliğine olumsuz etki etmediği sürece gemideki adam eksikliği geminin fayda dışı kalmasına sebep olmaz. NYPE 1946 charter parti formunun 97 ila 98. satırında listelenen gemi adamı yetersizliği de dahil olmak üzere tüm bu sebepler sözleşmenin 99. satırında bulunan “preventing the full working of the vessel” ifadesi kapsamında değerlendirilir yani bu sebeplerin geminin tam işlerliğini engelleyecek nitelikte olmaları durumunda geminin fayda dışı kalma maddesi işler (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 198 300-302). Bunların yanında NYPE 1946 charter parti formunun 97 ve 98. satırlarında sıralanan diğer sebeplerden ötürü (any other clause) kaynaklanan zaman kayıplarıyla gemi tam işlerliğini yitiriyorsa bu zaman kayıpları da charter süresinden dolayı olarak charter ücretinden düşülecektir. Bu noktada geminin işlerliğinin kaybolmadığı ancak bir dış etken sebebiyle talep edilen hizmetin gerçekleştirilemediği durumlar için bir ayırım yapılmalıdır. Tamamen dış etkenler sebebiyle kaynaklanan zaman kayıpları charter süresinden düşülemez ve geminin ilgili süre boyunca fayda dışı bırakılması söz konusu olmaz. Diğer herhangi bir sebep (any other clause) ifadesinin yasal kapsamı ejusdem generis kuralına göre ya da en azından fayda dışı kalma maddesinde daraltılmalıdır çünkü yargısal net kararların alınabilmesi için bu gereklidir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 302-308).

Bunun yanında eğer herhangi bir (whatsoever) ifadesi fayda dışı kalma maddesine “any other clause” ifadesinden sonra ilave edilirse Ejusdem Generis Kuralı hariç tutulmuş olacaktır. Ejusdem Generis Kuralı bir genel ifadenin tam kelime anlamının kısıtlanması amacıyla kurulmuş bir kuraldır. Bu kuralla kelimelerin sözleşmede istenen ve bildirilenden daha kapsamlı olarak tam kelime anlamlarıyla

değerlendirilmesinin önüne geçilir. Böylelikle sözleşmede belirtilmek istenen nokta kargaşaya imkan vermeden betimlenmiş olur. Ayrıca taşıtanın gemiyi kullanmasının doğal sonucuyla bağlantılı olmayan rastlantısal sebeplerin diğer herhangi bir sebep (any other clause) ifadesini kapsayan nedenlerden ayıklanması için bu tanım kısıtlanmalıdır (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 302-308). Öte yandan geminin fayda dışı kalma maddesinin işlemesiyle charter ücretinin kesintiye uğramasına izin verilmesi taşıtanın yalnızca bu madde aracılığıyla charter süresi boyunca sahip olduğu diğer yükümlülüklerini azaltabileceği anlamına gelmez. Diğer sorumlulukların da charter dışı kalma süresi boyunca azaltılabilmesi için uygun ifadelerin sözleşmeye eklenmesi gerekmektedir (Collins, 2000: 304). Öte yandan fayda dışı kalma maddesi, taşıyanın sebep olduğu hasarları taşıyandan talep edebilme hakkını yok etmez. Yani taşıtan, taşıyanın charter sözleşmesini ihlal etmesi sebebiyle birtakım hasarlara uğradığını ya da gemiyi kullanma olanağını kaybettiğini kanıtlayabilirse bu kayıplarını taşıyandan talep ederek karşılayabilir. Eşit olarak, eğer fayda dışı kalma maddesi taşıtanın sözleşmeyi ihlalinin bir sonucu olarak işletilmişse taşıyan kaybettiği charter süresi ve dolayısıyla ücretini ihlalin tamamen ya da kısmen etkisi gözetilmeksizin taşıtandan talep edebilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 309-310).

2.33.GEMİNİN ALIKONMASI

NYPE 1993 charter parti formunda 34. madde bünyesinde 410 ila 417. satırlarda zaman charteri sözleşmesine konu olan geminin bayrak devletince kullanılmak üzere çağrılması durumu ele alınmıştır (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Bunun yanında geminin alıkonması ifadesi devletlerin ya da ilgili makamların charter sözleşmesi verimini olumsuz etkileyen zorlayıcı engellemelerini de kapsamaktadır. Örneğin ticaretteki birtakım kısıtlamalar hususundaki baskılar, gümrük ya da sağlık makamlarınca uygulanan birtakım katı ve güçleştirici hareketler, gemideki yük ile ilgili olarak devletlerin kendi çıkarlarını korumak amacıyla gerçekleştirdiği uygulamalar ya da politik çıkarlarını korumak amacıyla koyduğu kısıtlamalar bu olumsuz etki oluşturan zorlayıcı engeller kapsamına girer. Öte

yandan bu konudaki istisna Şu durumlarda uygulanmaz (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 350-351):

- a) Bir kural koyma ve uygulama yetkisine haiz olmayan herhangi bir kişinin gerçekleştirdiği eylemler, örneğin; ayaklanmacıların veya gerillaların düzenlediği eylemler ve hareketler bu istisna kapsamında değerlendirilmez,
- b) Sıradan uygulanabilecek bir yargısal süreç kapsamındaki yakalamalar ya da alıkoymalar bu istisna kapsamında yer almaz,
- c) Yasanın uygulanabileceğinden haberdar olan tarafın istisna kurallarına dayanarak içinde bulunduğu durumun çözümünü araması halinde,
- d) İhmalin bir sonucu olarak meydana gelmiş bir kısıtlama söz konusu olduğunda istisnai durum kurallarından yararlanılamaz (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 350-351).

2.34.TAHKİM VE TAHKİM YERİ

Baltim 1939 arter parti formunda 23. madde bünyesinde tahkime baŐvurma prosedürü ve tahkim kararının taraflar üzerindeki bağlayıcılığı 174 ila 178. satırlar arasında belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). Nype 1946 arter parti formunda ise 17. madde 107 ila 109. satırlardan meydana gelmiştir ve burada tahkimin nasıl oluŐturulacaĐı, hakemlerin nasıl tespit edileceği ve hakemlerin nitelikleri belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertim 1974 arter parti formunda 32. madde bünyesinde tahkime başvurulması, tahkimin nerede görüleceği, hakemlerin nasıl atanacağı ve alınacak kararların taraflar açısından geçerliliği hususları 463 ila 479. satırlarda düzenlenmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Baltim 1974 arter parti formunda 24. kutucukta tahkim yeri belirtilir. Tahkime baŐvurma hakkı ve alınan kararların tarafları bağlayıcılığı ise 23. madde bünyesinde 359 ila 368. satırlarda belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5).

NYPE 1993 charter party formunun 45. maddesi bünyesinde 487 ila 524. satırlarda tahkim konusu düzenlenmiştir ayrıca 27. madde bünyesinde 284 ila 287. satırlarda yükü ilgili bir anlaşmazlık çıktığında ilgili sorunun hangi hukuk kuralları çerçevesinde çözüleceği düzenlenmiştir (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 charter party formunda 35. kutucukta tahkim ve burada uygulanacak geçerli devlet hukuku belirtilmiştir ayrıca tahkimle ilgili düzenleme 22. madde kapsamında 742 ila 790. satırlarda düzenlenmiştir (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Baltimore 2001 charter party formunda da 23. kutucukta tahkim yeri ve taraflar arasında geçerli olan devlet hukuku belirtilir. Taraflar arasındaki anlaşmazlıkların çözümünde nasıl bir yol izleneceği ve hangi yasaların uygulanacağı 22. madde bünyesinde 353 ila 466. satırlarda ele alınmıştır (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Son olarak Boxford 2004 charter party formunda 32. kutucukta anlaşmazlıklar için tahkime müracaat etme hususu belirtilmiştir. 26. madde bünyesinde ise taraflar arasındaki 32. kutucukta belirtilen tahkim hususu 1436 ila 1522. satırlarda düzenlenmiştir (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

Tahkim yoluyla anlaşmanın sağlanabilmesi için iki ayrı esasın temin edilmesi gerekir. Bunlar karşılıklı fikir birliği (mutuality) ve taraflar arası kesinlik (certainty) olarak kabul edilir. Burada karşılıklı fikir birliğinden kasıt tarafların aralarındaki problemleri çözebilecek bir yöntem olarak tahkime başvurmayı kabul etmesi şeklinde açıklanır. Kesinlik ise zaman charteri sözleşmesinde yer alan anlaşılır maddelerle oluşturulur (Weixia, Lindenbaum, 2006: 247-248). Başvurulan yabancı kaynaklara göre tahkim yoluyla uzlaşmanın açıklandığı ilgili bölümlerde İngiliz Hukukunun Tahkim Yoluyla Uzlaşma hususundaki tüm yönlerini ele alma çabası ya da değerlendirme amacı yoktur. İlgili eserlerde genel bir değerlendirme yerine zaman charteri sözleşmelerinin tahkime olanak tanıyan maddelerinin ele alındığı belirtilmiştir. Dolayısıyla çalışmamda yabancı kaynaklara bağlı kalındığından, tezimin bu kısmında yer alan bilgiler için yabancı yazarların ifade ettiği kaideler tamamıyla geçerlidir.

Konumuza dönecek olursak, taraflar arası olabilecek anlaşmazlıkların tahkim yoluyla çözümlenmesi taraflarca arzu ediliyorsa, NYPE 1946 charter party formunun

107. satırında yer alan standart “New York” ifadesinin yerine tahkimin görülmesinin arzu edildiği yer ismi yazılmalıdır. Baltimere 1939 çarter parti formunun 174. satırında ise tahkim yoluyla uzlaşma talep edildiğinde bu davanın Londra’da ya da tarafların uzlaştığı bir başka yerde görüleceğine dair bir ifade bulunur. Bununla birlikte taraflar arasında kurulan sözleşmenin hüküm süren ya da uygun devlet hukuku ne ise tahkimde o hukuk kuralları çerçevesinde karar verilir. Eğer taraflar belirledikleri devlet hukukunun kendi sözleşmeleri için uygun olduğunu zaman çarteri sözleşmesinde açıkça belirtirse bu seçim başka bir değerlendirmeye tabi tutulmaksızın taraflar arasında anlaşmazlık çıktığında uygulanacaktır. Böyle bir seçimin açıkça ifade edilmediği durumlarda ise tarafların niyetleri doğrultusundaki diğer belirgin özellikler araştırılır. Eğer kullanılan dil tarafların uygulamak istediği sözleşme hukuku konusunda birtakım genel niyetleri ortaya koyuyorsa bu durum tahkim tarafından uygulanacak devlet hukukunun belirlenmesinde değerlendirilir. Sözleşmede tarafların niyeti hususunda ne ifade edilen ne de zımni bir unsur bulunmadığı takdirde sözleşmenin yorumlanması için uygun hukuk olarak sözleşme aslının ulusal hukuku ve hukuk sistemi yahut sözleşme aslına en yakın ve onunla en gerçekçi bağlantıyı sağlayabilecek hukuk kuralları tahkim tarafından esas alınır. Örneğin tahkim yoluyla anlaşmazlıkların çözülmesi için yer olarak “Londra” seçilmişse ilgili davanın görülmesi için uygun olan hukukun tahkim tarafından İngiliz Hukuku olarak belirleneceği söylenebilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 363-365).

Öte yandan Amerika Birleşik Devletleri Emtianın Denizde Taşınmasına Dair Anlaşması'nın Bölüm 3(6)'sı tahkim hususunda bir yıl içinde uygun davanın getirilmemesi durumunda taleplerin önünün kesileceğini bildirir. fakat taraflar arasındaki anlaşmazlıkla ilgilenen tahkimin, Tahkim Yoluyla Anlaşma Sözleşmesi 1950 (The Arbitration Act 1950) 27. bölümü çerçevesinde tahkim süresinin uzatılmasına dair bir gücü bulunur ancak bunun için davanın sebeplerinden ötürü birtakım sıkıntılara maruz kalması söz konusu olmalıdır. Tahkimin süre uzatma gücü, taraflar arasında tahkimle uzlaşma için gerekli olan bildirim zamanının çoktan aşıldığı durumlarda dahi geçerlidir. Ancak bu durumda tarafların bildirimleri için

gerekli işlemler süratle işletilmelidir. Bununla birlikte her bir tarafça tahkim için bir hakemin tayinine dair bir şart bulunduğu;

- 1) İlgili hakemlere, anlaşmazlığın çözümünde tahkimde hakemlik yapma isteği danışılır,
- 2) İlgili kişinin hakem olma konusunda rızası ve izni alınır,
- 3) Anlaşmazlığın çözümü için ilgili şahsın hakem olarak atandığına dair bir bildirim karşı tarafa iletilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 363-365).

Tahkim yoluyla anlaşma süreci, bir tarafın diğerine bir hakem atanmasına dair bildirimde bulunduğu ya da atanan hakemin kabulü için bir talepte bulunduğu başlamış olacaktır. Karşı tarafa yapılan bu bildirim kişisel olarak, mektupla, faks ya da telekse yapılabilir ancak tahkim yoluyla anlaşma için uygun görülen en son tarihten önce karşı tarafça bu bildirim alınmış olmalıdır. Ayrıca uygun görüldüğü takdirde, tahkim süreci Tahkim Yoluyla Anlaşma Sözleşmesinin 1950, 1975 ve 1979 sürümleri ve Adaletin Uygulanması Anlaşması 1981,1982 ve 1985 sürümleri ilave hükümlerine göre de değerlendirilir. Diğer taraftan uygulamada, tarafları savunmak üzere taraflarca birer ve her iki tarafın üzerinde mütabık kaldığı ortak bir hakem tayiniyle, toplam üç hakemden oluşan hakem heyeti tahkimde karar vermek üzere toplanır. Ancak bu konuda Tahkim Yoluyla Uzlaşma Aşaması 1950'nin 9. bölümü altında, belirtilen üç hakem ifadesi yerine üçüncü hakem olarak tarafların kabul etmesi şartıyla bir hakimin atanabileceğini ifade edilir. Pratikte taraflar atanan 2 hakem arasında bir görüş farklılığı bulunmadığı müddetçe genelde uzlaşma olur ancak eğer atanacaksa normal şartlarda üçüncü hakem dava resmi soruşturma sürecine gelmeden atanmalıdır. Öte yandan hakemlerin niteliği konusunda Nype 1946 çarter parti formununun 109. satırına göre, avukatlar birer ticaret adamı olarak kabul görmezler ve hakem olamazlar. Fakat bu noktada ücret karşılığında tam zamanlı hakemlik yapan bir kişi tahkim yoluyla anlaşma hususunda yetkin bir kişi olarak kabul görür ve hakem olabilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 363-365).

Tahkim Yoluyla Uzlaşma Anlaşması 1950'nin 7. bölümüne göre taraflardan birinin hakem atamakta başarısız olması ve bu işlem için karşı taraftan bildirim alması durumunda hakem atayabilen taraf karşı taraf adına bu atamayı gerçekleştirebilir. Ancak bu noktada hakem atayamayan tarafa 7 günlük bir bekleme süresi tanınmalıdır. Öte yandan tahkim yoluyla anlaşma sürecinde, taraflar nasıl bir yol izleneceği hususunda aralarında karar verebilirler. Örneğin taraflar aralarında mutabık kalarak savunmalarını değiştirebilirler, taraflar aralarında geçerli olan dokümanları karşılıklı inceleyip araştırabilirler, birbirlerine sözlü sorgulamada bulunabilirler ya da hakemlerin taraflar arasında vuku bulan anlaşmazlığın çözümü için yalnızca yazılı sözleşme maddelerini göz önünde bulundurulmasını teklif edebilirler. Eğer taraflar bu gibi konularda ortak hareket edemezse, hakemler taraflara çözüm için bilgi paylaşımına dair yol gösterebilir. Tüm bunlar gerek genel hukuk gereği gerekse statü gereği tahkimin birer erkidir. Zaman çarteri sözleşmesinde tahkim hususunda taraflardan birer hakem ataması istendiği halde tarafların bu atamayı yapmadığı yahut yapamadığı durumlarda her iki taraf da bir hakemin tayini için mahkemeye başvuruda bulunabilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 367-371).

Tahkim Yoluyla Uzlaşma Anlaşması 1979'un bölüm 5(1) ve 5(2)'sine göre taraflardan birinin hakem direktiflerine uyma konusunda isteksiz olması halinde ilgili hakem heyeti tahkim yoluyla uzlaşma sürecine taraflardan birinin katkısı olmadan devam etme hususunda karar alabilir. Diğer taraftan tahkim kararları için 1979 anlaşmasının 1. bölümüne göre bir üst mahkemeye temyiz başvurusu şu durumlarda yapılabilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 367-371):

- a) Tahkim kararı bir gerekçeli karar ise ya da bu karar, karara varılmadan önce talep edilen bir neticeyse yahut gerekçelerin kabul görmediği özel bir sebep davada söz konusuysa,
- b) Tahkim kararında takip edilen devlet hukukun büyük ölçüde bir tarafın ya da her iki tarafın hakkını etkilediği düşünülüyorsa bir üst mahkemeye temyize gidilebilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 367-371).

Bunlara ilave olarak bir hakem dava ilgililerini uygun olduğunu düşündüğü oranda ödüllendirebilir ve tahkim yoluyla anlaşmaya konu olan tutarın miktarına göre bu ödül miktarını belirleyebilir. Hakemlerin bu ödüllendirme yetkisi Tahkim Yoluyla Uzlaşma Anlaşması'nın Bölüm 14'ü altında incelenir ve mevcuttur (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 367-371).

Nype 1993 çarter parti formunda ise sözleşme taraflarına tahkimin Londra veya New York'ta toplanacağına dair standart bir seçenek sunulmuştur. Ancak bu seçeneklerden birinin varsayılan yer olacağına dair bir ifade bulunmamaktadır. Sözleşmenin 45. maddesinin alt maddesi olan (a) bendine göre tahkim New York şehrinde SMA (The Arbitration Rules of The Society of Maritime Arbitrators Inc, U.S.) kuralları altında görülecektir ya da (b) bendine göre tahkim Londra şehrinde LMAA (The Arbitration Rules of The London Maritime Arbitrators Association) kuralları altında görülecektir. Burada taraflar kendilerine uygun olmayan anlaşma bendini silerek yahut bunların dışındaki bir yer için her iki sözleşme bendini de silip istedikleri yeri yazarak seçimlerini yaparlar. Ancak Nype 1993 çarter parti formunda hiçbir seçim yapılmadığında tahkimin nerede görüleceği ve hangi hukukun uygulanacağı konuları ucu açık bırakılmıştır ve bir kesinliğe haiz değildir. Bu aşamada ise pratikte iki çözüm vardır; bunlardan birincisi makro düzeydeki yaklaşımdır ki buna göre Bimco veya Amerikan Gemi Brokerleri ve Acenteleri Birliği (The Association of Ship Brokers and Agents (U.S.A.)), Nype 1993 çarter parti formunu iyileştirmeli ve sözleşmede tahkimle ilgili olarak hiçbir yer belirtilmediği takdirde varsayılan kurucu hukuk ile tahkim yerini belirten ifadeler eklemelidir. İkincisi ise mikro düzeydeki yaklaşımdır ki buna göre Nype 1993 çarter parti formunu kullanmaya karar kılan taraflar sözleşme aşamasında bu konuda daha dikkatli davranmalı ve bu madde üzerinde çalışmalıdırlar. Taraflar gerçekleştirmeyi düşündükleri anlaşma taslağını belirlerken sözleşmeye tahkimin nerede görüleceğine ve hangi hukuka göre karar verileceğine dair gerekli düzenlemeyi net olarak ilave etmelidirler. Öte yandan 2001 yılında tadil edilen Balttime 2001 çarter parti formunda varsayılan tahkim yerinin Londra olduğuna dair bir ifade bulunur. Böylelikle Balttime 2001 çarter parti formu Nype 1993 çarter parti formundaki belirsizlikten kurtulmuştur (Weixia, Lindenbaum, 2006: 245-246, 257-258).

2.35.MÜŞTEREK AVARYA

Baltim 1939 çarter parti formunda müşterek avarya durumu ve müşterek avarya durumunda hangi kuralların geçerli olacağı 24. madde bünyesinde 178 ila 180. satırlar arasında ele alınmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). Nype 1946 çarter parti formunda 16. madde 102 ile 104. satırlardan oluşmuştur ve burada taraflarca ortaklaşa tazmin edilecek hususlar belirtilir ayrıca 105 ila 106. satırlarda geminin hangi durumlarda rotasından ayrılabilceği belirtilir. Buna ek olarak 19. madde bünyesinde 132. satırda konşimentolarda da müşterek avarya konusundaki maddelerin geçerli olacağı belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 çarter parti formunda 36. kutucuğa müşterek avaryanın nerede görüleceği bilgisi yazılır ayrıca 24. madde bünyesinde müşterek avarya hususu 423 ila 426. satırlarda düzenlenmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Baltim 1974 çarter parti formunda da 24. madde içerisinde müşterek avarya konusu 369 ila 372. satırlarda belirtilmiştir (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5). Nype 1993 çarter parti formunda ise 25. maddede 271 ila 279. satırlarda müşterek avarya hususu ele alınmıştır (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 çarter parti formunda 28. kutucukta müşterek avarya ayarlaması belirtilir ayrıca 14. madde bünyesinde taşıyanın talepleri 344 ila 382. satırlarda ele alınmıştır ve bu kapsamda müşterek avarya durumu da vardır (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Baltim 2001 çarter parti formunda 23. madde kapsamında müşterek avarya hususu 467 ila 470. satırlarda ele alınmaktadır (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Son olarak Boxtime 2004 çarter parti formunda 31. kutucuğa müşterek avarya ayarlaması bilgisi yazılır ve 15. madde bünyesinde taşıyanın talepleri başlığı altında bu husus açıklanır (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

2.36.BROKER KOMİSYONU

Baltim 1939 çarter parti formunda 25. maddede broker komisyonu ve bu ücretin hangi şartlarda, ne kadar ödeneceği 181 ila 187. satırlar arasında belirtilmiştir

ayrıca bu maddede uygun görülen broker komisyonu oranının girilebilmesi için boş satırlar bırakılmıştır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 6-7). NYPE 1946 charter parti formunda 27. madde 172 ila 174. satırlardan oluşmuştur ve zaman charteri sözleşmesinin gerçekleşmesi durumunda brokerlerin kazanacağı komisyon belirtilir. Ayrıca 28. madde 175. satırdan oluşmuştur ve burada da broker komisyonunun kime ödeneceğini belirtir. Sözleşmenin en alt kısmında ise broker ve taşıyan bilgileri yer alır (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 2-3). Linertime 1974 charter parti formunda 39. kutucukta broker komisyonu ve kime ödeneceği belirtilir. 40. kutucukta ise ilave şartlar varsa belirtilir. Bununla birlikte broker komisyonu ve bunun nasıl ödeneceği 33. madde bünyesinde 480 ila 491. satırlarda 1. kısımdaki bilgilere atıfta bulunularak ele alınmıştır. (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 8-11). Balttime 1974 charter parti formunda 25. kutucukta broker komisyonu ve kime ödeneceği belirtilir. Sözleşmenin ikinci kısmında 25. madde kapsamında 373 ila 387. satırlarda broker komisyonu hakkında açıklamalarda bulunulmuştur (Nautischer Verein Zu Bremen Web, erişim 27 Mayıs 2010: 4-5).

NYPE 1993 charter parti formunda 43. maddede charter parti sözleşmesinin gerçekleşmesi durumunda brokerlere ödenecek komisyonlar 486 ila 491. satırlarda düzenlenmiştir ayrıca 44. maddede komisyonun kime ödeneceği 492 ila 496. satırlarda düzenlenmiştir (Bimco Web (b), erişim 27 Mayıs 2010: 1-12). Gentime 1999 charter parti formunda 36. kutucukta komisyonlar ve kimin bunları ödeyeceği belirtilmiştir ayrıca 23. madde bünyesinde komisyonlar konusu 791 ila 801. satırlarda ele alınmıştır (Shipsworld Web, erişim 27 Mayıs 2010: 1-10). Balttime 2001 charter parti formunda 24. kutucukta broker komisyonu ve kime ödeneceği belirtilirken 24. madde bünyesinde broker komisyonunun nasıl ödeneceği birinci kısımdaki bilgilere atıfta bulunularak 471 ila 483. satırlarda ele alınmaktadır (Bimco Web (c), erişim 27 Mayıs 2010: 1-5). Boxtime 2004 charter parti formunda 33. kutucukta broker komisyonları ve kimin tarafından ödeneceği bilgisi yer alır ayrıca 27. madde içerisinde broker komisyonu ile ilgili gerekler 1553 ila 1567. satırlarda düzenlenmiştir (Bimco Web (d), erişim 27 Mayıs 2010: 1-16).

Nype 1946 çarter parti formunun 173. satırına ticari unvanı yazılan brokere, (komisyoncu) bir taraf olarak çarter sözleşmesinde yer almamasına karşın, verdiği hizmetin karşılığı olarak sözleşmede belirtilen komisyon oranının ödenmesi taşıyanın bir yükümlülüğü olarak ileri sürülür. Burada broker ticaret amacıyla taşıtanın vekili konumunda olur. Eğer taşıtan, taşıyana broker komisyonu konusunda bir mecburiyet uygulamayı kabul etmezse broker kendi hakkını kendisi savunabilir. Broker komisyonu, kazanılmış veya ödenmiş çarter ücreti üzerinde ve ilgili zaman çarteri sözleşmesine bir uzatma süresi ilave edildiğinde söz konusu olur. Dolayısıyla çarter sözleşmesi taraflar arasında sona ererse broker komisyon talep edemez. Diğer taraftan Baltime 1939 çarter parti formunda, brokerin konumuna dair hükümler Nype 1946 çarter parti formuna nazaran daha iyi düzenlenmiştir. Buna göre brokerin verdiği hizmeti karşılayan ve ilgili harcamalarını da kapsayan minimum komisyon brokere ödenmelidir. Bunun yanında Baltime 1939 çarter parti formunun 183 ila 185. satırlarına göre brokerin tam çarter ücretinin çarter sözleşmesine taraf olanlardan birinin ihlali neticesinde ödenemediği durumlarda tazminat hakkı vardır. Bu tazminat hakkı sözleşmeyi ihlal eden tarafa karşı uygulanır ve broker bir yıl süre zarfındaki komisyonlarını ilgili taraftan tazmin edebilir (Wilford, Coghlin, Kimball, 1989: 451, 497).

Öte yandan Nype 1946 çarter parti formunda broker komisyonu standart olarak %2,5 oranında belirlenmiştir. Nype 1993 çarter parti formunda da broker komisyonu ile ilgili ifadeler Nype 1946 çarter parti formundakine benzer ifadelerle tekrarlanır ancak komisyon oranı kısmı boş bırakılmıştır. Bunlara ek olarak Gentime 1999 çarter parti formunda, zaman çarteri sözleşmesinin taraflardan birinin ihlali sebebiyle sona ermesi durumunda Baltime 1939 çarter parti formundaki gibi, ihlalde bulunan tarafın, brokerin sözleşme tamamlanmadığı için kaybettiği komisyonunu ödeyeceği belirtilmiştir. Tarafların anlaşarak sözleşmeyi fesih etmesi durumunda ise taşıyan, brokerin kaybettiği komisyon ücretini ödemekle yükümlü olur. Ancak hiçbir durumda bu ücret brokerin bir yıllık zaman çarteri ücreti üzerinden kazanacağı komisyondan fazla olamaz. Son olarak zaman çarteri sözleşmesinin imzalanmasıyla her iki sözleşme tarafı broker komisyonu ile ilgili sözleşmede belirtilen şartları kabul etmiş sayılır (Collins, 2000: 318).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK DONATANLARIN GEMİ KİRALAMA KONUSUNDAKİ EĞİLİMİ

Çalışmanın bu kısmında Türk donatanların gemi kiralama konusundaki eğilimi ve gemi tahsisi sözleşmesi türleri seçiminde etkili olan faktörler tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu amaca nicel araştırma yöntemleri aracılığıyla ulaşabilmek için bir anket formu oluşturulmuş ve Deniz Ticaret Odası'nın (DTO) web sayfasında kayıtları bulunan Türk donatan işletmelerine uygulanmıştır. Çalışmanın bu kısmında; araştırmanın amacı, araştırma kısıtları, araştırma modeli, yazılı kaynak tarama süreci, mülakat araştırması, daha geniş kitlelere ulaşabilmek için hazırlanan anketin oluşturulma süreci, anketin uygulama süreci ve nihayetinde toparlanan birinci el verilerin analizi bulunmaktadır. Araştırmanın son kısmında da elde edilen bulgular açıklanmış ve varılan sonuç bildirilmiştir.

3.1.AMAÇ

Araştırmanın amacı, Türk donatanların gemi kiralama konusundaki genel eğilimini belirlemeye çalışmaktır. Bu noktada Türk donatanların hangi gemi tahsisi türlerini kullanmış olduğu, hangi gemi tahsisi sözleşmesi türünü sıkça kullandığı ve seçilen gemi tahsisi sözleşmesi türünün belirlenmesi hususunda ne gibi faktörlerin etken olduğu incelenmiştir.

3.2.ARAŞTIRMANIN KISITLARI

Araştırma mevcut imkanlar çerçevesinde; Türkiye'de Ofisi bulunan, DTO resmi web sayfası kayıtlarında aktif olarak yer alan, 1.500 dwt ve üzeri kuru yük, kuru dökme yük veya benzer amaçlarla inşa edilmiş kuru yük taşımacılığında kullanılan gemi tiplerine sahip donatan işletmelerine, 22 Haziran – 12 Temmuz 2010 tarihleri arasında 21 günlük bir süre sınırlaması içerisinde uygulanmıştır. İşletmelere anket formları elektronik posta yoluyla ulaştırılmış ve ilgililerce doldurulmuş anket formları yine elektronik posta yoluyla geri toplanmıştır.

3.3.ARAŞTIRMA MODELİ

Araştırma modeli, bilgi ve verilerin hangi yöntem ve araçlarla toplanacağını, başka bir deyişle, araştırmanın tüm işlevsel yapısının ne olduğunu belirlenmesi olarak tanımlanmaktadır (Deveci, 2001: 128). Buna göre bu araştırmanın üç aşamadan oluşan çoklu bir metot kullanılarak gerçekleştirildiği söylenebilir;

Birinci aşamada ikinci el veri kaynakları detaylı bir biçimde taranarak konu hakkında temel bilgiye ulaşılmaya çalışılmıştır.

İkinci aşamada elde edilen bu temel bilgiler değişik adlar altındaki işletmelerde çalışan ve gemi tahsisi sözleşmelerinde aktif biçimde yer alan kiralama bölümü brokerleri ile üst düzey işletme yöneticileriyle gerçekleştirilen mülakatlarda tespit edilen verilerle test edilmiş, çeşitlendirilmiş ve zenginleştirilmiştir.

Üçüncü aşamada ise yazılı kaynak taramasıyla ve mülakat görüşmeleriyle tespit edilen tüm bu verilerin sentezinden oluşturulan anket çalışması (Bakınız Ek-9) DTO kayıtlarında bulunan ve bazı kısıtlamalarla daraltılmış donatan işletmelerine uygulanmıştır. Anket çalışmasıyla elde edilen bulgular çeşitli analiz yöntemleriyle incelenmiş ve elde edilen bu bulgular açıklanmıştır.

3.4.KAYNAK TARAMA AŞAMASI

Çalışmanın temelini oluşturan bilgi toplama süreci tezimin en uzun sürecini oluşturmuştur. Tezin Birinci ve İkinci bölümlerinde anlatılan teorik kısım için toplanan bilgilere ilave olarak gemi sahiplerinin, gemi kiralama konusundaki eğilimini de ele alan yazılı kaynaklar bu noktada taranmıştır. Ancak bu alanda daha önce yapılmış gemi sahipleri ile taşıyanların gemi tahsisi sözleşmelerine olan yönelimlerini ve gemi tahsisi türü seçimi konusundaki faktörleri ele alan bir saha araştırmasına ulaşılmamıştır. Fakat bu tezdeki saha araştırmasının temelini oluşturan ve araştırmayı destekleyici navlun piyasası analizlerine yer veren, gemi kiralama hakkında açıklamalar yapan ve gemi tahsisi sözleşmeleri maddelerini inceleyen çok

yararlı bilgilere ulaşılmıştır. Bu kapsamda öncelikle kuru yük gemilerinin kiralanması konusunda yazılmış olan yüksek lisans ile doktora tezlerine ulaşmak istenmiştir ve Yüksek Öğrenim Kurumu'nun Ulusal Tez Bankası kayıtları taranmıştır. Bu tarama ile tespit edilen ve araştırmaya kaynak olabileceği düşünülen onaylanmış resmi yüksek lisans tezleri ile bir adet doktora tezi kronolojik olarak aşağıdaki tabloda sıralanmıştır. Bu çalışmalardan 1, 2, 4 ve 5 numaralı çalışmalara ulaşılmış ve incelenmiştir ancak 3 ve 6 numaralı kaynakların erişim yasağı bulunduğundan bunların detaylı incelemesi yapılamamıştır.

Tablo 6: Ulusal Tez Bankasındaki Onaylanmış Yüksek Lisans ve Doktora Tezleri

Sıra No.	Yazar Adı	Çalışma Adı	Çalışma Türü	Çalışma Yılı
1	İsmail Bilge Çetin	Dökme kuru yük gemilerinin sefer esasına göre kiralanması (Türkiye uygulaması)	Yüksek Lisans Tezi	1997
2	İbrahim Serdar Koyuncu	Himalaya Clause Navlun sözleşmelerinde üçüncü kişiler lehine sorumsuzluk şartı	Yüksek Lisans Tezi	2003
3	Ahmet Gürsoy	Sefer charter sözleşmeleri ve uygulamada görülen problemlerin çözümü	Yüksek Lisans Tezi	2005
4	Aykut Soydan	Gemi tipi, bölge ve yük türüne göre kullanılan charter sözleşmeleri ve bu sözleşmelerdeki klozların karşılaştırılması	Yüksek Lisans Tezi	2007
5	Hakan Muran	Zaman charteri sözleşmesinde chartererin yükümlülükleri	Yüksek Lisans Tezi	2008
6	Esin Ahmet Öztürker	Uluslararası denizcilikte zaman esaslı gemi kiralama sözleşmeleri altındaki performans garantilerine ilişkin anlaşmazlıkların sebepleri ve New York ile Londra mahkeme kararlarının analizi	Doktora Tezi	2009

Kaynak: Ulusal Tez Merkezi Verileri, 30.05.2010.

Bunların yanında taşıyanların gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimine etkisi olabilecek faktörleri farklı açılardan ele alan makaleler de Dokuz Eylül

Üniversitesi'nin abonesi olduğu elektronik veri tabanlarının incelenmesiyle tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu veri tabanlarının araştırılmasıyla bulunan ve incelenen makaleler Tablo 7'de gösterilmektedir.

Tablo 7: Elektronik Veri Tabanı Araştırmasıyla İncelenen Makaleler

Sıra No	Yazar Adı	Makale Adı	Yayınlanan Dergi & Makale yılı
1	Georgios I. Zekos	Bills of Lading Under Charter Parties and Their Contractual Role Under Greek, United States and English Law	Managerial Law, Vol. 39, No. 6, 1997
2	W.S.S.	Supply Liens: Effect of Provision in Time Charter That Charterer Is to Provide and Pay for Supplies: Waiver	California Law Review Vol. 29 No.1 Nov. 1940
3	Lu Jing, Peter B. Marlow, Wang Hui	An Analysis of Freight Rate Volatility in Dry Bulk Shipping Markets	Maritime Policy & Management Vol. 35 No. 3 Jun. 2008
4	Evi I. Plomaritou	A Proposed Application of The Marketing Mix Concept To Tramp & Liner Shipping Companies	Management Vol.13 9.5.2008
5	Alexandros M. Goulielmos and Mariniki Psifia	A Study of Trip and Time Charter Freight Rate Indices: 1968-2003	Maritime Policy & Management Vol. 34 No. 1 Feb. 2007
6	Roar Adland, Haiying Jia	Charter Market Default Risk: A Conceptual Approach	Transportation Research Part E 44 Jun. 2006
7	Le T. Thuong and Cristina Ho	Coping With International Freight Rate Volatility	Journal of Purchasing and Materials Management Oct. 1987
8	Martin Davies	Equitable Relief Against Withdrawal For Non-payment of Hire Under Charter Parties	Australian Business Law Review Oct. 1990
9	Bilinmyor	Maritime Services and Commodities Trading	Economist Intelligence Unit 2.Edisyon
10	Roar Adland and Siri Strandenes	Market Efficiency in The Bulk Freight Market Revisited	Maritime Policy & Management Vol. 33 No.2 May. 2006
11	Glenn O. Fuller	Meaning of The Term "Declaration of War" as Used in a Time Charter	Michigan Law Review Vol. 57 Feb. 1959
12	Timotheos Angelidis and George Skiadopoulos	Measuring The Market Risk of Freight Rates: A Value at Risk Approach	International Journal of Theoretical and Applied Finance Vol. 11 No 11 Acc. Dec.2007

./..

Tablo 7: Elektronik Veri Tabanı Araştırmasıyla İncelenen Makaleler (Devamı)

Sıra No	Yazar Adı	Makale Adı	Yayımlanan Dergi & Makale yılı
13	Amir H. Alizadeh, Roar Os Adland and Steen Koekebakker	Predictive Power and Unbiasedness of Implied Forward Charter Rates	Journal of Forecasting Vol. 26 Jul. 2007
14	Manolis G. Kavussanos, Amir H. Alizadeh-M	Seasonality Patterns in Dry Bulk Shipping Spot and Time Charter Freight Rates	Transportation Research Part E 37 2001
15	Jia-Fu Wei	Shipping Industry In The Twenty-First Century	Practical Design of Ships and Other Floating Structures 2001
16	Peter B. Marlow and Bernard Gardner	Some Thoughts on The Dry Bulk Shipping Sector	Journal of Industrial Economics Vol. 29 Sep. 1980
17	Roberta Scarsi	The Bulk Shipping Business: Market Cycles and Shipowners' Biases	Maritime Policy & Management Vol. 34. No. 6 Dec. 2007
18	Despoina Aspragkathou	The Happy Day And Issues of The Invalidity of a Notice of Readiness Under English Law	Journal of Maritime Law & Commerce Vol. 38 No.2 Apr. 2007
19	Milojka Pocuca, Ph. D. Marina Zanne, M. Sc.	The Impact of Global Economic Crisis on The Dry Bulk Shipping Industry	University of Ljubljana Faculty of Maritime Studies and Transportation Review Article Oct. 2009
20	Gu Weixia and Joshua A. Lindenbaum	The NYPE 93 Arbitration Clause: Where Ends the Open-end?	Journal of Maritime Law & Commerce Vol. 37. No.2 Apr. 2006
21	M. Barış Günay	The Turkish Commercial Code	Journal of Maritime Law & Commerce Vol. 38. No.1 Jan.2007
22	Steve Engelen, Hilda Meersman and Eddy Van De Voorde	Using System Dynamics in Maritime Economics: an Endogenous Decision Model for Shipowners in The Dry Bulk Sector	Maritime Policy & Management Vol. 33 No.2 May. 2006
23	Stephen Craig Pirrong	An Application of Core Theory to The Analysis of Ocean Shipping Markets	Journal of Law and Economics Vol. 35 No.1 Apr. 1992
24	Lucienne Carasso Bulow	Charter Party Consequences of Maritime Security Initiatives: Potential Disputes and Responsive Clauses	Journal of Maritime Law & Commerce Vol. 37. No.1 Jan. 2006
25	Tony Nunes	Charterer's Liabilities Under The Ship Time Charter	Houston Journal of International Law Vol. 26:3 2004
26	Bilinmiyor	Implied Terms	Law and Financial Markets Review Nov. 2009

./..

Tablo 7: Elektronik Veri Tabanı Araştırmasıyla İncelenen Makaleler (Devamı)

Sıra No	Yazar Adı	Makale Adı	Yayımlanan Dergi & Makale yılı
27	Nicholas Kauladis	The Law of Contract	Principles of Law Relating to International Trade
28	Stephen Craig Pirrong	Contracting Practises in Bulk Shipping Market	Journal of Law and Economics Vol. 36 No. 2 Oct. 1993
29	I.N. Lagoudis C.S. Lalwani M.M. Naim	A Generic Systems Model for Ocean Shipping Companies in Dry Bulk Sector	Transportation Journal Winter 2004
30	Brasil M. Karatzas	A Primer on Leasing Transections in The International Maritime Sector	Journal of Equipment Lease Financing Vol. 27 No.3 Fall Term 2009
31	D.G. Glen	The Modelling of Dry Bulk and Tanker Markets: A Survey	Maritime Policy & Management Vol. 33 No.5 Dec 2006
32	Manolis G. Kavussanos	Time Varying Risks Among Segments of The Tanker Freight Markets	Maritime Economics & Logistics Vol. 5 2003
33	Jostein Tvedt	Valuation of A European Futures Option in The Biffex Market	The Journal of Futures Markets Apr. 1998
34	Albert Willem Veenstra and Philip Hans Franses	A Co-Integration Approach To Forecasting Freight Rates In The Dry Bulk Shipping Sector	Pergamon Transpn Res. A, Vol. 31, No.6 1997 Elsevier Science
35	Michael Beenstock and Andreas Vergottis	An Econometric Model of The World Market for Dry Cargo Freight and Shipping	Applied Economics 1989
36	Michael J. Whincop	An Empirical Analysis of The Standardisation of Corporate Charter Terms: Opting Out of The Duty of Care	International Review of Law and Economics Vol. 23 2003
37	Bradley J. Vogel	Rice Co. (Suisse), S.A. v. Precious Flowers Ltd.- Precious Indeed: The Fifth Circuit Refrains from Compelling Arbitration of a Nonsignatory Vessel Owner	Tulane Maritime Law Journal 2008
38	Haidi K. Gardner, N.Anand and Timothy Morris	Chartering new Territory: Diversification, Legitimacy and Practice Area Creation in Professional Service Firms	Journal of Organizational Behavior Vol. 29 2008
39	Michael N. Tamvakis, Helen A.Thanopoulou	Does Quality Pay? The Case of The Dry Bulk Market	Transportation Resarch Part E 36, 2000
40	Roy Batchelor, Amir Alizadeh, Ilias Visvikis	Forecasting Spot and Forward Prices in The International Freight Market	International Journal of Forecasting Vol. 23 2007
41	Z.L. Yang, L. Mastralis, S. Bonsall and J. Wang	Incorporating Uncertainty and Multiple Criteria in Vessel Selection	Proc. IMechE Vol. 223 Part M Engineering for The Maritime Environment Nov. 2008

./..

Tablo 7: Elektronik Veri Tabanı Araştırmasıyla İncelenen Makaleler (Devamı)

Sıra No	Yazar Adı	Makale Adı	Yayınlanan Dergi & Makale yılı
42	E. Cameron Williams and Luther Trey Denton	Merchant Vessel Chartering and Operation in International Trade: Ethical and Safety Issues	International Journal of Commerce & Management Vol.6 No. 1 1996
43	Michael S. Haigh, Nikos K. Nomikos and Daivid A. Bessler	Integration and Causality in International Freight Markets: Modeling With Error Correction and Directed Acyclic Graphs	Southern Economic Journal 2004
44	Steen Koekebakker and Roar Os Adland	Modelling Forward Freight Rate Dynamics-Empirical Evidence From Time Charter Rates	Maritime Policy & Management Vol. 31 No.4 Dec. 2004
45	George Dikos, Henry S. Marcus, Martsin Panagiotis Papadatos and Vassilis Papakonstantinou	Niver Lines: A System-Dynamics Approach to Tanker Freight Modelling	Interfaces Vol. 36 No. 4 Aug. 2006
46	Manolis G. Kavussanos and Nikos K. Nomikos	Price Discovery, Causality and Forecasting in The Freight Futures Market	Review of Derivatives Research Vol. 6 2003
47	I.N. Lagoudis, C.S. Lalwani and M.M. Naim	Ranking of Factors Contributing to Higher Performance in The Ocean Transportation Industry: A Multi-Attribute Utility Theory Approach	Maritime Policy & Management Vol. 33 No. 4 Sep. 2006
48	Peter Lorange and Øystein D. Fjelstad	Lessons From The Global Shipping Industry	Organizational Dynamics, Vol. 39 No.2 2010
49	Wolfgang Bessler, Wolfgang Drobotz and Jörg Seidel	Ship Funds as A New Asset Class: An Empirical Analysis of The Relationship Between Spot and Forward Prices in Freeight Markets	Journal of Asset Management Vol. 9 Jan. 2008
50	Alexandros M. Goulielmos and Mariniki Psifia	Shipping Finance: Time to Follow A New Track?	Maritime Policy & Management Vol.33 No. 3 July 2006
51	Manolis G. Kavussanos and Ilias D. Visvikis	Shipping Freight Derivatives: A Survey of Recent Evidence	Maritime Policy & Management Vol.33 No. 3 July 2006
52	Jostein Tvedt	Shipping market Models and The Specification of Freight Rate Processes	Maritime Economics & Logistics Vol.5 2003
53	Craig Forrest	The Hague Convention On Choice of Court Agreements: The Maritime Exceptions	Journal Of Private International Law Dec. 2009
54	Risto Laulajainen and Joachim Johansson	Worldscale: What Does It Actually Measure?	Maritime Policy & Management Vol.33 No. 5 Dec 2006
55	Abraham Mehrez, Ming S. Hung and Byung H. Ahn	An Industrial Ocean Cargo Shipping Problem	Decision Sciencs May/Jun 1995

./..

Tablo 7: Elektronik Veri Tabanı Araştırmasıyla İncelenen Makaleler (Devamı)

Sıra No	Yazar Adı	Makale Adı	Yayınlanan Dergi & Makale yılı
56	Manolis G. Kavussanos and Amir H. Alizadeh	Efficient Pricing of Ships in Dry Bulk Sector of The Shipping Industry	Maritime Policy & Management Vol.29 No. 3 Dec 2002
57	Chin-Shan Lu	Evaluating Key Resources and Capabilities For Liner Shipping Services	Transport Reviews Vol. 27 No. 3 May 2007
58	Jørgen Randers and Ulrich Göluke	Forecasting Turning Points in Shipping Freight Rates: Lessons From 30 Years of Practical Effort	System Dynamics Review Vol. 23, 2007
59	Per Forsberg	Testing Prices in Markets: How to Charter A Tanker	Ethnography Vol. 10, 2009
60	George Dikos and Nikolas Papapostolou	The Assessment of Market Efficiency in The Shipping Sector: A New Approach	Maritime Policy & Management Vol.29 No. 2 2002
61	Mervyn P. Rowlinson and Brain M. Leek	The Decline of Regionally Based UK Deepsea Tramp Shipping Industry	Journal of Transport Geography Vo.5 No. 4 1997
62	Hakan Karan	The Draft Turkish Maritime Law	Journal of Maritime Law & Commerce Vol. 36 No. 4 Oct. 2005
63	Michael Beenstock and Andreas Vergottis	The Interdependence Between The Dry Cargo And Tanker Markets	Logistics and Transportation Review Vol. 29 Mar 1993
64	Manolis G. Kavussanos, Ilias D. Visvikis and David Menachof	The Unbiasedness Hypothesis in The Freight Forward Market: Evidence From Cointegration Tests	Review of Derivatives Research Vol. 7 2004
65	Georgios I. Zekos	The Contractual Role of Bills of Lading Under English Law	Managerial Law Vol. 39, 1997

Tüm bu kaynakların incelenmesiyle gemi sahibi ve donatanların gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimini belirleyen etkenler tespit edilmeye çalışılmıştır. İlk etapta tarafımda 90 adet gemi tahsisi türü seçimine etki edebilecek değişken tespit edilmiştir ancak Dokuz Eylül Üniversitesi Danışman Öğretim Üyesi Sn. İsmail Bilge Çetin'in de tavsiyeleri ve yönlendirmeleriyle bulunan bu değişkenlerin bazıları yetersiz görülerek çıkarılmış, bazıları birleştirilmiş ve bazı değişkenler kaynak taramasından türetilerek oluşturulmaya çalışılmıştır. Nihayetinde değişken çeşidi sayısı 25'e indirilmiştir. Tespit edilen bu faktör olabilecek değişkenler Tablo 8'de gösterilmiştir.

Tablo 8: Kaynak Taramasıyla Tespit Edilen Değişkenler

No	Gemi Tahsisi Sözleşmesi Türü Seçiminde Faktör Olabilecek Değişkenler
1	Daha rahat bir ticari hayat sürmek
2	Ticaretteki kazanç
3	Navlun, kira veya charter ücretlerinde daha az dalgalanma
4	Ticari kazancın sürdürülebilirliği
5	Zaman ve sefer charterini birlikte kullanmanın akılcılığı
6	Zaman ve sefer charterini birlikte kullanmanın riskliliği
7	Finansman sağlama kolaylığı
8	Nakit akışını düzenleme
9	Mevsimsel üretim değişimleriyle oluşan piyasa değişimleri
10	Mevsimsel üretim değişikliklerinin navlun, kira ve charter ücretlerini etkilemesi
11	Ekonomik krizlerin öngörülebilmesi
12	Ekonomik krizden daha az etkilenme
13	İşletmenin gemi tahsisi sözleşmeleri konusundaki bilgisi
14	İşletmenin gemi tahsisi sözleşmesi türü tercihi
15	Gemi sahibi veya donatanın bilgi birikimi
16	Gemi sahibi veya donatanın tecrübesi
17	Karar veren kişinin sezgileri
18	Bilimsel piyasa değerlendirmelerinden yararlanma
19	İstatistiksel piyasa modellemelerinden yararlanma
20	Kişinin piyasayı değerlendirirken sahip olduğu iyimserlik veya kötümserlik
21	O günkü piyasa koşulları
22	Navlun piyasasını değerlendirebilme yeteneği
23	Kişinin yalnızca sezgileriyle hareket etmesi
24	Rakip işletmeleri taklit etme kaygısı
25	İşletmelerin kurumsal yapısı

Kaynak taraması neticesinde tespit edilen bu değişkenlerle oluşturulan anket formu taslağı üniversite öğretim elemanlarıyla tekrar incelenmiştir ve tespit edilen değişkenlerin birer faktör haline getirilmesi aşamasında gemi tahsisi sözleşmelerinin

gerçekleştirilmesi aşamasında sektöründe faaliyet gösteren işletme çalışanlarının görüşlerine ihtiyaç duyulduğu sonucuna varılmıştır. Çünkü ancak bu şekilde doğrudan konuyla ilgili gerçek değişkenlere ve yorumlara ulaşılabileceğine kanaat getirilmiştir. Bu verilere ulaşabilmek amacıyla da İzmir İli'nde Ofisi bulunan ve görüşme randevusu alınabilen Türk donatan işletmeleriyle mülakat görüşmeleri gerçekleştirmek için harekete geçilmiştir.

3.5.MÜLAKAT ARAŞTIRMASI

Mülakat iki veya daha fazla sayıda insan arasında belli bir amaç etrafında yapılan tartışmalardır (Altunışık ve diğerleri, 2005: 82). Mülakatın içeriği, araştırmanın amaçları ve araştırma sorularına bağlı olarak oluşturulur. Ancak, araştırma sorularını oluşturmak için dahi mülakat yapılabilir (Altunışık ve diğerleri, 2005: 83). Bu tür bilgi toplama aracında mülakatçı cevap alınacak kişilerle yüz yüze ilişki kurması sonucu gerekli bilgiyi önceden belirlenmiş veya belirlenmemiş dolaysız veya dolaylı sorularla elde etmeye çalışır (Kurtuluş, 1998: 268-269). Yüksek işgücü maliyetleri ve ulaşım harcamaları karşılıklı görüşme yönteminin, posta ve telefon anketlerinden daha masraflı olmasına yol açmaktadır. Fakat maliyetin düşük tutulabileceği küçük çaplı bir anketin yapılması planlandığında, yüz yüze görüşmeler önemli yararlar sağlayabilir (Baş, 2006: 116). Bu çalışmada da Deniz Ticaret Odası'na kayıtlı Türk donatan işletmelerine uygulamak amacıyla tasarlanan anket çalışmasının geliştirilme aşamasında anket sorularının tespiti için İzmir'de Ofisi bulunan yedi adet Türk donatan işletmesine başvuruda bulunulmuş ancak beş adet donatan işletmesinden mülakat çalışması için randevu alınabilmiştir. Diğer iki işletmeye de elektronik posta yoluyla mülakat soruları gönderilmiş ve cevapların on gün içerisinde geri postalanması talebinde bulunulmuştur. Fakat ilk yedi gün sonunda bir geri dönüş alınamamış bunun üzerine ilgililere çalışmaya üç gün içerisinde katılmalarına yönelik bir hatırlatmada daha bulunulmuştur. Tüm bu çabalara rağmen, ilgili işletmelerden geri dönüşler elde edilememiştir ve mülakat çalışması erişilebilen beş adet donatan işletmesinin üst düzey yöneticileri veya kiralama bölümü brokerleriyle yapılmıştır.

3.5.1.Mülakat Türleri

Mülakatları değişik ölçütler baz alınarak sınıflandırmak mümkündür. Yaygın olarak yapılan sınıflamaya göre üç çeşit mülakattan söz edilebilir: Biçimsel, Yarı Biçimsel ve Biçimsel Olmayan (Altunışık ve diğerleri, 2005: 83).

Biçimsel Mülakatlar: Bu gurup mülakatlar daha önceden belirlenmiş standardize soru setinden oluşan mülakatlardır. Mülakatçı soruları okur ve cevapları kayda geçer. Bu ilk kez mülakat yapacaklar için uygun bir metottur (Altunışık ve diğerleri, 2005: 84).

Yarı Biçimsel Mülakatlar: Bu mülakat biçiminde mülakatçı kaba hatlarıyla bir yol haritasına sahiptir ancak, cevaplayıcının ilgi ve bilgisine göre bu genel çerçeve içerisinde farklı sorular sorarak konunun değişik boyutlarını ortaya koymaya çalışır (Altunışık ve diğerleri, 2005: 84).

Biçimsel Olmayan Mülakatlar: Bu tür mülakatlar genel bir alanda var olan bilgiyi açığa çıkarmak üzere yapılır. O alanda anlayışın geliştirilmesine katkıda bulunur. Mülakatta önceden belirlenmiş soru seti yoktur. Ancak, mülakatçı tartışılan konunun hangi boyutlarını ortaya çıkarmaya çalıştığını bilmek ve mülakatı o zemin üzerinde yürütmek maharetini göstermelidir (Altunışık ve diğerleri, 2005: 84).

3.5.2.Gerçekleştirilen Mülakat Görüşmeleri

Bu çalışmada ise yarı biçimsel mülakat türü yürütülmüştür. Öncelikle yapılan kaynak taraması temel alınarak donatanların gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimine etki edebilecek tüm değişkenleri genelleyebilecek ve oluşturulması planlanan anket çalışmasını güçlendirebilecek beş adet temel soru oluşturulmaya çalışılmıştır. Bu noktada İzmir Dokuz Eylül Üniversitesi Öğretim Elemanları'nın bilgi birikimleri ve yönlendirmelerinden yararlanılmış ve nihayet mülakat çalışmasında işletmelere yöneltilecek beş adet soru tespit edilmiştir. Mülakatta katılımcılara yöneltilen bu sorular ve verilen cevaplar ise mülakat sonuçları tablolarında gösterilmiştir. Soruların

tespitinin akabinde görüşülmesi planlanan işletmelere telefon görüşmeleri aracılığıyla ulaşılmış ve randevu alınmıştır. Randevu saati ve tarihi hususunda işletme yetkilileri serbest bırakılmış ve kendileri için en uygun olacak zamanın belirtilmesi talep edilmiştir. Karşılıklı konuşmalar neticesinde uygun tarih ve saatlerde görüşme randevuları alınmıştır. Bununla birlikte randevuların trafiğin çok yoğun olduğu akşam saatlerine ve sabah saatlerine rast gelmemesi için çaba sarf edilmiştir. Mülakatlar katılımcıların iş yerlerinde gerçekleştirilmiştir. Mülakat esnasında gerekli bilgileri alabilmek amacıyla şu noktalara dikkat edilmiştir:

- 1) Öncelikle mülakatı kabul ettikleri ve zaman ayırdıkları için katılımcılara teşekkür edildi.
- 2) Mülakatın yapılış amacına yönelik kısa bir bilgi verildi.
- 3) Mülakata katılan işletmelere ve katılımcılara dair hiçbir bilginin açıklanmayacağı belirtildi.
- 4) Katılımcılara bu çalışmanın yalnızca bilimsel amaçla yapıldığı ve sorulan sorularda başka bir kasıt veya imanın bulunmadığı belirtildi.
- 5) Mülakat esnasında gerçekleştirilecek görüşmenin ses kaydını alabilmek için taraflardan izin istendi. Gerçekleştirilen tüm görüşmelerde de katılımcılar görüşmenin ses kayıtlarının saklı tutulmak koşuluyla alınabileceğini belirtti (Metodoloji Altunışık ve diğerleri, 2005: 85).

Tüm bu bildirimler birkaç dakika içerisinde gerçekleştirilmiştir ve mülakatlarda önceden hazırlanmış sorulara genel itibariyle doyurucu ve amaca yönelik cevaplar alınmıştır. Yapılan görüşmeler ortalama 30 dakika sürmüştür. Yapılan beş adet görüşmede sorulan sorulara alınan yanıtların **mülakata katılan kişilerin tabirleriyle özeti** aşağıda işletmeler bazında hazırlanmış tablolarda gösterilmiştir. Mülakat öncesinde mutabık kalınan gizlilik prensipleri sebebiyle burada yapılan değerlendirmeler işletme adları ve yetkili adları açıkça belirtilmeden açıklanmaktadır.

Tablo 9: İşletme 1 Mülakat Soruları ve Cevapları

İşletme 1
<p><i>Soru 1) Time Charter ve Voyage Charter seçimi stratejilerinizde etkili faktörler nelerdir?</i></p> <p>Kiralama tekliflerini çalıştığımız belli başlı broker şirketleri ve kiracılar belirliyor. Donatan olarak bizim kiralama türünü seçmemiz mümkün olmuyor. Ancak işletme olarak mali hedeflerimizi yıllık olarak yapıyor ve bunun günlük bazdaki karşılığını tespit ediyoruz. Bu hedefe ulaşmak için spot piyasadan yararlanıyoruz. Gelen teklifleri karlılık oranına göre değerlendirip seçiyoruz. Genellikle tek seferlik kiralama ile çalışıyoruz. Piyasanın o anki durumundan en fazla yararı elde etmeye çalışıyoruz. Uzun süreli zaman esaslı kiralama yapmak istemiyoruz çünkü yükselen piyasa koşullarından yararlanma şansımız olmuyor. Zaman ve sefer esaslı kiralama türleri arasındaki geçişin zamanlamasını bu piyasa koşullarında tahmin etmek çok zordur. Zaman esaslı kiralama türü çok güvenilir biriyle çalışmıyorsanız çok riskli bir yoldur. Sefer esaslı kiralama türünde ise hem piyasayı yakalama şansınız oluyor hem de bu denli bir riskiniz olmuyor. Ayrıca şirketimizin kurumsal yapısı da kiralama türü seçimimizde etkilidir.</p>
<p><i>Soru 2) Kriz ortamlarındaki kiralama stratejileriniz nelerdir? 2008 ekonomik bunalımında nasıl bir kiralama stratejisi izlediniz?</i></p> <p>Kriz dönemlerinde yüksek ücretli zaman esaslı kiralamalara gemiyi bağlamak risklidir. Çünkü piyasa aşağılara düştüğünde kiracı bu ücretleri ödeyemiyor. En fazla sefer esaslı taşımamızı kriz döneminde yaptık çünkü kiracılar risk almak istemiyordu ve harcamalara ortak olmak istemiyordu. Kriz dönemini bu kadar erken beklemiyorduk, ancak bu dönemi sefer esaslı kiralama türünü kullanarak aştık. İşletmemiz kriz ortamında bekle gör politikası uygulayıp krizin sonuçlarını görmek istemiştir. Bu dönemde bir yatırım kararı alınmamıştır çünkü ileriye dönük tahminde bulunmak çok güçtü. Şirketimizin yapısı bu tür riskleri kabullenemez. Genelde şahıs şirketleri veya çok büyük armatörler belli riskleri alarak krizden gemi sayısını arttırarak çıktı.</p>
<p><i>Soru 3) Navlun dalgalanmalarının yaşandığı zamanlardaki kiralama stratejileriniz nelerdir?</i></p> <p>Bu dönemleri uygun bağlantılar bulduğumuz takdirde kısa süreli zaman esaslı kiralama ile atlatmayı planlıyoruz. Ancak kiracıların davranışları bu noktada önemli bir etken oluşturur. Sonuçta mevsimsel değişimler neticesi oluşan navlun dalgalanmaları bizim kiralama türü seçimimizi etkiler.</p>
<p><i>Soru 4) İşletmeniz finansman açısından stratejileri nelerdir? Bu taktikleriniz charter türü seçiminizi nasıl etkiler?</i></p>

./..

Tablo 9: İşletme 1 Mülakat Soruları ve Cevapları (Devamı)

Finansman planlamamızı piyasa belirlemektedir. Piyasa koşulları bizim piyasaya yatırım isteğimizi belirlemektedir. Bazen gelirlerimizi revize ederek finansmanımızı planlıyoruz. Genellikle finansal kredi için dış destekli kurumlarla çalışıyoruz.

Soru 5) İşletmenizin ticari hayatını devam ettirmesi açısından kiralama türü seçimi konusundaki önerileriniz nelerdir?

Şu anda gemi satın alma kararı vermek çok zor çünkü piyasa çok belirgin değil, işletmemiz spot piyasada çalışmaya devam edecektir. Böylelikle piyasada yer alıp, piyasayı yaşamış oluyoruz. Bir seferdeki düşük oranları sonrakinde telafi edebiliyoruz. Diğer taraftan donatanlar zaman esaslı kiralama türünde daha rahat bir ticari hayat sürmektedir, çünkü sefer esaslı kiralama türü zaman esaslı kiralama türüne nazaran daha bilinmez bir kiralama türüdür. Öte yandan kısa süreli zaman esaslı kiralamalar daha dengeli bir kazanç sağlar.

İşletme 1 ile yapılan mülakat sonrası seçilen gemi tahsisi sözleşmesi türüne etki eden değişkenler;

- Piyasanın o anki durumu,
- Çalışılan çarterlerin talepleri,
- Yapılan teklifinin karlılığı,
- Yükselen piyasa koşullarından yararlanabilme özelliği,
- Gemi tahsisi türleri arasındaki geçişin zamanlaması konusundaki güçlük,
- Çalışılan çarterlerin güvenilirliği,
- Off-shore hesaplara sahip çarterlerle çalışma mecburiyeti,
- Yapılması planlanan ticaretin riski,
- İşletmenin kurumsal yapısı,
- Kriz dönemlerindeki belirsizlik,
- Mevsimsel değişimlerle oluşan navlun, kira ve çarter ücreti dalgalanmaları,
- Dengeli kazanç elde edebilme isteği olarak tespit edilmiştir.

İşletme 1'in yöneticisi ticari hayatlarına devam etme hususunda sefer çarteri türünü tercih etmenin daha yararlı olacağını belirtmiştir. Çünkü böylelikle mevcut

piyasa durumunun içerisinde yer alıp olabilecek piyasa yükselmelerinden en fazla yararı elde edebileceğini düşünmektedir. Ayrıca bu yolla mevsimsel kaynaklı üretim değişiklikleriyle birlikte gelen avantajların da değerlendirilebileceği söylenmiştir. Piyasanın oldukça değişken bir yapısının bulunduğu ve alınacak kararlarının günlük piyasa koşullarına göre şekilleneceği savunulmaktadır. Katılımcı uzun süreli zaman çarteri sözleşmelerinin sefer çarteri sözleşmeleriyle birlikte kullanılmasının özellikle türler arasındaki doğru zamanlamanın ayarlanması açısından çok zor olduğunu belirtmiştir. Öte yandan çalışılan çartererin güvenilirliği yapılması düşünülen ticaretin kazançlı olması için esas faktör olarak vurgulanmıştır. Bu noktada çok güvenilen çartererlerin bile yeri geldiğinde off-shore hesaplar kullanabildiği ve bu durumun da donatan için büyük riskler içerdiği belirtilmiştir. Özellikle kriz dönemlerinde navlun piyasasının belirsiz oluşunun donatanın seçim şansını çok zorladığı ve bu zamanlarda alınan kararlarda büyük tereddütler yaşandığı işletme yetkilisince belirtilmiştir. Diğer yandan normal piyasa koşullarında çok güvenilir çartererlerle uzun süreli zaman çarteri anlaşmalarına girmenin dengeli ve sürdürülebilir bir kazanç sağlayabileceği söylenmiştir.

Tablo 10: İşletme 2 Mülakat Soruları ve Cevapları

İşletme 2
<i>Soru 1) Time Charter ve Voyage Charter seçimi stratejilerinizde etkili faktörler nelerdir?</i>
Donatan o günkü piyasa koşulları, işin şekli, işin riski, işin kontrol edilebilirliği, işin detayları, işin güvenliği, kiracının kapasitesi, kiracının güvenilirliği, kiracının finansal açıdan kabiliyeti, kiracının piyasa referansı, gibi kriterleri değerlendirerek zaman esaslı kiralama veya sefer esaslı kiralama olarak gelen bu iş teklifini yapıp yapmama konusunda tercih kullanır. Armatör olarak işin güvenilirliği ve gemimizin güvenliğini daha çok gözetiriz. Referansı olan kiracılarla çalışıyoruz. Zaman esaslı kiralama türünü seçmek donatana çok büyük operasyonel kolaylık sağlamamaktadır. Gemisini işletme, kiralama bilgisi çok olmayan ve belirli bir finansal kapasiteyi arkasına almak isteyen donatanlar bu türü tercih etmektedir. Zaman esaslı kiralama donatana daha rahat bir ticari hayat sürmeyi sağlamaz. Bizim için rahatlık gemi kontrolünün tam olarak bizde olması demektir.

./..

Tablo 10: İşletme 2 Mülakat Soruları ve Cevapları (Devamı)

<p>Bilinmeyen limanlara geminin gönderilip bilinmeyen işleri yapması donatanı tedirgin eder. Her iki limanı bilinen, başı ve sonu bilinen, kiracıları ve yükü bilinen limanlarda çalışmak daha rahat bir yoldur.</p>
<p>Soru 2) Kriz ortamlarındaki kiralama stratejileriniz nelerdir? 2008 ekonomik bunalımında nasıl bir kiralama stratejisi izlediniz?</p> <p>Özellikle kriz dönemlerinde gemilerimizi kendi kontrolümüzde tutuyoruz. Uzun süreli zaman charterine sıcak bakmıyoruz. Kısa süreli veya zaman esaslı sefer kiralamalarıyla (trip time charter) gemilerimizi kullanıyoruz. Kriz dönemini sefer esaslı kiralama ve kısa süreli zaman esaslı sefer kiralamalarıyla atlattık. Kriz döneminde gemi satın almak çok riskli ve mantıklı değildi. Süre belirsizliği vardı. İşletmemizin mali geri dönüşe ihtiyacı vardı ve bu nedenle kriz döneminde bir yatırım yapmadık. Piyasanın normalleşmesini bekledik.</p>
<p>Soru 3) Navlun dalgalanmalarının yaşandığı zamanlardaki kiralama stratejileriniz nelerdir?</p> <p>Piyasaların kırılğan olduğu dönemlerde kriz dönemlerinde belirttiğimiz kiralama yöntemlerini uyguluyoruz.</p>
<p>Soru 4) İşletmenizin finansman açısından stratejileri nelerdir? Bu taktikleriniz charter türü seçiminizi nasıl etkiler?</p> <p>İşletmemiz kiralamayı bir filo finansman aracı olarak görmemektedir ve uzun süreli zaman charterini tercih etmemektedir. Bu sebeple kiralama türü seçimi gemilerimizin nasıl finanse edildiğine bağlı değildir. Gerek duyduğumuzda finansman ihtiyacımızı yerli piyasadan karşılıyoruz.</p>
<p>Soru 5) İşletmenizin ticari hayatını devam ettirmesi açısından kiralama türü seçimi konusundaki önerileriniz nelerdir?</p> <p>Gemilerimizin bizim kontrolümüzde mevcut piyasaya göre işletilmesini uygun görüyoruz. Kiracılarımızla çok uzun süreli ticari ilişkilerimiz var ve bu anlamda rekabetçi olmak istiyoruz.</p>

İşletme 2 ile yapılan mülakat görüşmesinde gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimine etki eden değişkenler;

- O günkü piyasa koşulları,
- Yapılacak ticaretin nitelikleri,
- Yapılacak ticaretin kontrol edilebilirliği,

- Yapılacak gemi tahsisi sözleşmesinin güvenilirliği,
- Çartererin operasyonel kapasitesi,
- Çartererin güvenilirliği,
- Off-shore hesaplara sahip çarterer işletmelerle çalışma mecburiyeti,
- Çartererin finansal gücü,
- Çartererin piyasa referansı,
- Geminin güvenliği,
- Donatanın gemiyi işletme bilgisi,
- Donatanın finansman ihtiyacı,
- Kriz dönemlerindeki belirsizlik olarak tespit edilmiştir.

İşletme 2'nin yöneticisi hatlı taşımalara devam edip, kendi kontrollerindeki sefer çarteri ve zaman çarteri türlerini kullanmanın işletmeleri adına daha yararlı olacağını belirtmiştir. Gemi tahsis sözleşmesi türü seçiminde ana etken faktörün o günkü piyasa koşulları olduğu vurgulanmıştır. Yönetici donatanın gemi tahsisi sözleşmesi türü tercihinde bir başka önemli faktörün yapılacak ticaretin kontrol edilebilirliği olduğunu söylemiştir. Yöneticiye göre çartererin güvenilirliği ve operasyonel açıdan yeterli olması yapılması planlanan ticaretin başarısı için anahtar faktörlerdir. Yine bu noktada işletme 1'in yöneticisi gibi işletme 2'nin yöneticisi de off-shore hesaplara donatanları yönlendiren çartererlerin kendilerini tedirgin ettiğini belirtmiştir. Kendi gemilerinin selameti ve güvenliği için bildikleri, piyasa referansı olan ve finansal açıdan güçlü olduklarını düşündükleri çartererleri tercih ettiklerini belirtmiştir. Diğer yandan donatanın işletme bilgisinin ve finansal ihtiyaçlarının da gemi tahsisi sözleşmesi türünü seçme konusunda bir faktör olduğu söylenmiştir. Donatanın en zor kiralama kararlarını ise kriz dönemlerinde aldığı, özellikle bu dönemlerde çartererin güvenilir olmasının çok önemli bir faktör olduğu belirtilmiştir.

Tablo 11: İşletme 3 Mülakat Soruları ve Cevapları

İşletme 3
<p><i>Soru 1) Time Charter ve Voyage Charter seçimi stratejilerinizde etkili faktörler nelerdir?</i></p> <p>Şimdiye kadar hiç zaman esaslı kiralama sözleşmesi yapmadık. Tercih etmiyoruz. Ana aktivitemiz Romanya-İskenderiye arasındaki hattımızda çalışmaktır ya da spot piyasada çalışıyoruz. Kiralamada kontrolün bizim elimizde olmasını istiyoruz ayrıca spot piyasada yük bulmakta sıkıntı çekmiyoruz. Güvenilirliğinden emin olduğumuz ve uzun yıllardır çalıştığımız müşterilerimizi kaybetmemek için peşi sıra seferler veya zaman esaslı sefer kiralamaları dışında bir kiralama türü tercih etmiyoruz. Uzun süreli zaman çarterini çok karlı olursa belki tercih edebiliriz. Ayrıca hat yükümüzün azaldığı zamanlar da bizi spot piyasada kalmaya zorluyor. Şirketimizin kurumsal yapısı da seçeceğimiz kiralama türünü etkilemektedir.</p>
<p><i>Soru 2) Kriz ortamlarındaki kiralama stratejileriniz nelerdir? 2008 ekonomik bunalımında nasıl bir kiralama stratejisi izlediniz?</i></p> <p>Kriz döneminde hat müşterisi avantajımız oldu. Spot piyasadaki yük azalmasından etkilenmedik. Bu dönemde anlaşmalarımız yaparken masraflarımıza dikkat ettik. Hesaplarımızı daha detaylandırdık. Sürekli çalıştığımız müşterilerimizle çalışmayı tercih ettik. Ancak kriz döneminde demoraj alma konusunda sıkıntı çektik. Anlaşmaya vardığımız bazı müşterilerimizde off shore hesaplarla karşılaştık. Gemiye kime kiraya verdiğimizizi biliyorduk ancak bağlantılarda off shore işletmeler kullanılıyordu. Bu durum da işin güvenilirliğini azaltmakta ve donatanı işten soğutmaktaydı. Piyasadaki navlun oranlarının çok düşük olması bizi spot piyasada kalmaya zorladı. Kriz dönemindeki düşük gemi fiyatlarından ancak öz sermayeniz varsa yararlanırsınız. Çünkü gemiyi almak sorun değildir, asıl sorun o gemiyi nasıl işleteceğinizdir. Kriz dönemlerinde önünüzü görmeyiz çok güçtür.</p>
<p><i>Soru 3) Navlun dalgalanmalarının yaşandığı zamanlardaki kiralama stratejileriniz nelerdir?</i></p> <p>2009 yılında navlun oranlarında hiç çıkış gözlenmedi ve navlun oranları normal seyretmedi. Navlun piyahasındaki olağan dalgalanmalar bizi pek etkilemiyor çünkü hattımızda taşımacılık hizmetimizi sürdürüyoruz. Ancak navlun oranları çok yükselirse spot piyasadaki karlı yüklemeleri tercih ediyoruz.</p>
<p><i>Soru 4) İşletmenizin finansman açısından stratejileri nelerdir? Bu taktikleriniz charter türü seçiminizi nasıl etkiler?</i></p> <p>Şirketimiz öz sermayeyle gemi almak taraftarıdır. Geminin finansmanı için kaynak yaratmak bizim kiralama türü seçimimizi doğrudan etkiler. Şu anki piyasada krediyle gemi almayı onaylamıyoruz.</p>

./..

Tablo 11: İşletme 3 Mülakat Soruları ve Cevapları (Devamı)

<p>Şirketimiz öz sermayeyle gemi almak taraftarıdır. Geminin finansmanı için kaynak yaratmak bizim kiralama türü seçimimizi doğrudan etkiler. Şu anki piyasada krediyle gemi almayı onaylamıyoruz.</p>
<p>Soru 5) İşletmenizin ticari hayatını devam ettirmesi açısından kiralama türü seçimi konusundaki önerileriniz nelerdir?</p> <p>Filomuzun geliştirilmesi gerekmektedir. Çünkü piyasa çöküşlerinin yaşandığı dönemlerde kiracılar kiralamak istedikleri geminin yaşına çok önem vermektedir. Genç gemiler kiralamak istemektedirler. Bundaki kasıt da bu gemilerin sigorta ücretlerinin daha az olmasıdır. P&I ve tekne-makine sigortaları da yaşlı gemiler için zorluklar çıkarmaktadır. İleride yeni hatlara yönelmek mantıklı bir karardır. Özellikle parsiyel yük çıkışının olduğu yerlere yönelmek mantıklı olacaktır. Spot piyasada çalışmanın daha yararlı olacağını düşünüyoruz.</p>

İşletme 3 ile yapılan mülakat görüşmesinde gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimine etki eden değişkenler;

- Ticaretin kontrol edilebilirliği,
- Müşterilerin güvenilirliği,
- Off-shore hesaplara sahip chartererlerle çalışma mecburiyeti,
- Çalışılan sefer güzergahındaki yük potansiyeli,
- Yapılacak ticaretin karlılığı,
- Kurumsal yapı,
- Sahip olunan müşterileri kaybetmeme arzusu,
- Yapılacak gemi tahsisi sözleşmesinin güvenilirliği,
- Piyasanın o anki durumu,
- Kriz dönemlerindeki belirsizlik,
- Donatanın finansman ihtiyacı,
- Çalıştırılan gemi yaşı,
- Gemi işletme ücretlerinin fazlalığı olarak tespit edilmiştir.

İşletme 3'ün yöneticisi, işletmesinin ticari hayatına hatlı taşımalar yaparak ve sefer charteri türünü kullanarak devam etmesinin daha yararlı olacağını belirtmiştir.

Yöneticiye göre yapılacak ticaretin karlılığının yanında sahip olunan müşterilerin güvenini yitirmeme ve onları kaybetmeme arzusu da gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimi konusunda kendileri için önemli bir faktördür. Yaptıkları ticaretlerde kontrolün kendilerinde bulunmasının donatanca tercih edildiği bildirilmiştir. Bir yönetici olarak en zor kararları kriz döneminde almak zorunda kaldıklarını, bundaki en etkili faktörün de o dönemdeki belirsizlikler olduğunu vurgulamıştır. Yöneticiye göre bu dönemdeki seçimlerinde kendilerinin off shore hesaplarla çalışmak zorunda bırakılması da bir başka olumsuz gelişmedir. Gemi tahsisi sözleşmesi türü tercihinde sahip olunan gemilerin yaşının önemli bir kriter olduğu dile getirilmiş ve filonun ilerisi için yeni gemiler satın alınarak gençleştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. İşletmenin kurumsal yapısının tekliflerinin değerlendirilmesi aşamasında dikkate alındığı söylenmiştir. Son olarak yönetici, işletme giderlerinin değişik parametrelere bağlı olarak artmasının ve işletmenin o anda finansmana ihtiyaç duymasının da seçeceği gemi tahsisi türünü belirleme açısından bir etken olacağını ilave etmiştir.

Tablo 12: İşletme 4 Mülakat Soruları ve Cevapları

İşletme 4
<p><i>Soru 1) Time Charter ve Voyage Charter seçimi stratejilerinizde etkili faktörler nelerdir?</i></p> <p>Şirket politikası olarak gemimizi kendimiz spot piyasada çalıştırıyoruz. Dar bir bölge içerisinde gemimizi işletiyoruz. Mevcut yapımız ve imkanlarımızdan ötürü bizim ne kısa süreli ne de uzun süreli zaman esaslı kiralamalarda gemimizi kullanma düşüncemiz bulunmamaktadır. İşletmemizin bağlantılarından ötürü hatlı seferler yapıyoruz. Böylelikle sürekli dolu gemiyle çalışma avantajımızı kullanıyoruz. Gemimiz yakın seferlerde çalıştığından gemimizi kontrol edebilme, müdahale edebilme veya yardım edebilme şansımız oluyor. Ticari avantajlarımızı kaybetmemek, teknik ve operasyon risklerimizi azaltmak için spot piyasadaki yararlanıyoruz. Hattımızda gerçekleştireceğimiz az sayıdaki balastlı seferlerle sık navlunlar alarak ticari kazancımızı arttırmak istiyoruz. Diğer yandan gemi yaşı, sayısı ve yeterliliği de seçilecek kiralama türünü etkilemektedir. Spot piyasa ciddi bilgi birikimi, tecrübe, iyi bir ticari çevre, iyi ve güvenilir brokerlere ve tüm dünyadaki yüklere zamanında erişebilmeyi gerektirir. Bunları yapamayan işletmeler uzun süreli zaman esaslı kiralamalara yönelirler.</p>

./..

Tablo 12: İşletme 4 Mülakat Soruları ve Cevapları (Devamı)

<p><i>Soru 2) Kriz ortamlarındaki kiralama stratejileriniz nelerdir? 2008 ekonomik bunalımında nasıl bir kiralama stratejisi izlediniz?</i></p> <p>Kriz ortamında çok fazla şekil ve tarz değiştiren yapımız olmadı. Kriz ortamında spot piyasada çalışmak çok risklidir bu sebeple biz hattımızda çalışmaya devam ettik. Biz kriz ortamında da zaman esaslı kiralamalara çok sıcak bakmayan bir şirketiz. Diğer yandan kriz zamanında düşen gemi fiyatlarından yararlanmayı ve sektöre yatırım yapmayı çok ciddi düşündük. Ancak bu yatırımın finansmanını bulamadık çünkü banka kredileri bu dönemde donatanlara verilmek istenmiyordu. Denizcilik çevresindeki insanların bu dönemde çok ciddi korkuları vardı. Oysa bu dönemde çok rahat gemi alımı yapılabilirdi. Yatırımcılar bu krizi olduğundan çok fazla olumsuz yorumladı ve medya bu olumsuzlukta büyük rol oynadı.</p>
<p><i>Soru 3) Navlun dalgalanmalarının yaşandığı zamanlardaki kiralama stratejileriniz nelerdir?</i></p> <p>Kendi ticaret tarzımızı normal dalgalanmaların olduğu zamanlarda da sürdürüyoruz. Çünkü çok fazla farklı uygulamalara girebilecek konum ve yapıda değiliz. Gemi sayısı bu noktada önemli bir faktördür. Cesur olmak, riskli çalışmak, varyasyonları denemek için gemi sayısı fazla olmalıdır.</p>
<p><i>Soru 4) İşletmenizin finansman açısından stratejileri nelerdir? Bu taktikleriniz charter türü seçiminizi nasıl etkiler?</i></p> <p>Finansman arayışlarımız devam etmektedir. Geçen yıla nazaran gemi fiyatları %40 civarında yükselmesine rağmen halen gemi satın alınabilecek seviyededir. Bu sebeple gemi alımına yönelik kredi arayışımız devam etmektedir. Ancak gemilerimizin finansmanı için uzun süreli zaman esaslı kiralamalara sıcak bakmıyoruz.</p>
<p><i>Soru 5) İşletmenizin ticari hayatını devam ettirmesi açısından kiralama türü seçimi konusundaki önerileriniz nelerdir?</i></p> <p>Kısa süreli sefer kiralamaları ve spot piyasada kalmayı düşünüyoruz. İyi pazar araştırmaları yapılarak uygun kiracılara gemi kiralanmalıdır. Ancak işletmelerin yeterlilikleri seçilecek kiralama türünde çok önemli bir faktördür. Kişilerin gelişen olayları yorumlamaları ve yaklaşımları da seçilecek kiralama türünü etkiler.</p>

İşletme 4 ile yapılan mülakat görüşmesinde gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimine etki eden faktörler;

- İşletmenin kurumsal yapısı,

- İşletmenin imkanları,
- Ticaretin kontrol edilebilirliği,
- Sahip olunan müşterileri kaybetmeme arzusu,
- Off-shore hesaplara sahip charterer işletmeleriyle çalışma mecburiyeti,
- Yapılan ticaretin riski,
- Ticari karlılık,
- Gemi yaşı,
- Gemi sayısı,
- Gemi yeterliliği,
- Donatanın bilgi birikimi,
- Donatanın tecrübesi,
- Güvenilir ve bilgili brokerlerle çalışma olanağı,
- Kriz dönemindeki piyasa belirsizliği,
- Kişilerin piyasa yorumlamaları ve yaklaşımları olarak tespit edilmiştir.

İşletme 4'ün yöneticisi, işletmesinin ticari hayatına devam etme hususunda sefer charterini veya zaman charterini tercih etmesinin uygun olacağını belirtmiştir. Bu tercihteki en önemli etkenin işletmenin imkanları nispetinde yapılacak ticaretin kontrolünün donatanda bulunması arzusu olduğu dile getirilmiştir. İşletme 4'ün yöneticisi hali hazırdaki hatlı gemi işletme avantajlarını yitirmek istemediklerini açıkça belirtmiştir. Diğer yandan seçilen gemi tahsisi sözleşmesi türü üzerinde işletmenin kurumsal yapısıyla birlikte donatanın bilgisi ve tecrübesinin en önemli faktörler olduğu söylenmiştir. Yöneticiye göre sahip olunan gemilerin yaşı, sayısı ve yeterliliği gemi tahsisi sözleşmesi türü seçiminde donatanın seçeneklerini doğrudan etkilemektedir. Yönetici, kendilerini gemi tahsisi sözleşmeleri türü seçiminde en çok zorlayan etkenin kriz dönemlerindeki belirsizlik olduğunu ve bu dönemlerde off-shore hesaplara sahip charterer işletmeleriyle çalışma taleplerinin kendilerine daha fazla iletildiğini ifade etmiştir. Son olarak en son yaşanan küresel ekonomik krizin sektör tarafından çok kötümser yorumlanması sebebiyle çok sancılı geçtiği düşüncesi dile getirilmiştir.

Tablo 13: İşletme 5 Mülakat Soruları ve Cevapları

İşletme 5
<p><i>Soru 1) Time Charter ve Voyage Charter seçimi stratejilerinizde etkili faktörler nelerdir?</i></p> <p>Zaman esaslı kiralama ve sefer esaslı kiralama türü tercihinde daha çok piyasanın gidişatını takip ediyoruz. Piyasalar kriz öncesinde daha çok zaman esaslı kiralamaya yönelikti çünkü navlun piyasaları çok dalgalanmaktaydı. Kiracılar bu dönemde mümkün olduğunca zaman esaslı kiralama ücretlerini yüksek tutup piyasadaki gemileri uzun süreli zaman esaslı kiralamalarla kullanmak istiyordu. Bu şekilde navlunları sabitlemeyi hedeflemekteydiler. Şirketimiz öncelikle sefer esaslı kiralamayı kullanmıştır. Navlun piyasası düşmeye başladığı zaman yeni satın aldığımız gemimizin finansmanını rahat sağlayabilmek amacıyla uzun süreli zaman esaslı kiralama sözleşmesi yaptık. Amacımız gemimize sabit bir getiri sağlayıp, önümüzü görebilmek ve banka borçlarımızı kolay kapatmaktı. Ancak bu kiralama süreci içerisinde çok büyük sıkıntılar yaşadık. Bu dönemde kiracımız gemiyi riskli bölgelere gönderdi ve yükü ilgili birtakım sıkıntılarla karşılaştık. Bu sorunları normalde kiracı tarafın çözmesi gerekirken tüm işleri bizim omuzlarımıza bindirerek çekilmiştir. Bu yaşanan olaydan sonra armatörümüz bir daha gemiyi zaman esaslı kiralama türüyle kullanmama kararı aldı. Bunun akabinde spot piyasada seferlik ve navlunların yükseldiği zamanlarda hem seferlik hem de zaman esaslı seferlik kiralamalarla gemilerimizi işlettik.</p>
<p><i>Soru 2) Kriz ortamlarındaki kiralama stratejileriniz nelerdir? 2008 ekonomik bunalımında nasıl bir kiralama stratejisi izlediniz?</i></p> <p>Kriz halen etkileri azalsa da devam etmektedir. Şu anki kiralama stratejilerimizde halen krize yönelik stratejilerdir. Kriz ilk başladığında insanlar bunu öngöremedi. Biz krizi öngörebilseydik elimizdeki gemileri o dönemin başlangıcında satardık. Bu parayla da kriz döneminde yeni gemiler satın almayı isterdik. Ancak biz yalnızca iki gemimizi bu dönem başlangıcında sattık. Kriz öncesinde kimi donatanlar çok büyük paralarla o değere sahip olmayan gemiler satın aldılar. Yeni armatör olan, denizciliği bilmeyen, işletme stratejilerine sahip olmayan, alt yapısı olmayan, finans gücü olmayan işletmeler krizle birlikte piyasadaki yok oldular. Biz bu dönemde büyük gemimizi demirde bekleterek bu çok uygunsuz süreci atlattık. Piyasada navlunlar biraz yükselince başa baş navlun noktalarını yakaladığımızda gemimizi tekrar sefer esaslı kiralamalarla veya zaman esaslı seferlik kiralamalarla kullandık. Gemimizi ekonomik süratte kullanarak giderlerimizi azaltıp kar payımızı yükseltmeye çalışıyoruz. Gemimizin yaşı sebebiyle sefer esaslı kiralama bizim için daha az riskli bir kiralama türüdür.</p>
<p><i>Soru 3) Navlun dalgalanmalarının yaşandığı zamanlardaki kiralama stratejileriniz nelerdir?</i></p>

./..

Tablo 13: İşletme 5 Mülakat Soruları ve Cevapları (Devamı)

<p>Mevsimsel navlun değişimlerini avantaja çevirmek için birtakım kiralama stratejilerimiz bulunmaktadır. Biz piyasayı takip ederek iyi navlunların olduğu dönemlerde gemimizin orada bulunmasını sağlıyoruz. Üretim zamanlarındaki farklılıkları gözetiyoruz. Bu zamanları yakalayabilmek için sefer esaslı kiralamalar veya zaman esaslı sefer kiralamalarını kullanıyoruz.</p>
<p><i>Soru 4) İşletmenizin finansman açısından stratejileri nelerdir? Bu taktikleriniz charter türü seçiminizi nasıl etkiler?</i></p> <p>Şirketimizin finansmanı güçlüdür ve öz sermayemiz bulunmaktadır. Uzun süreli zaman esaslı kiralama türü finansman açısından bir garanti değildi, bir kazanç sürekliliği sağlamadı, bunu yaşayarak görmüş olduk. Eğer geminiz çok yeni ve iyi kondisyondaysa o zaman bu kiralama türü bir finans aracı olarak düşünülebilir. Ancak yaşlı gemilerle bunu yapmak mümkün değildir. Gemi alımlarımızda hiçbir zaman %50'den daha az öz sermaye kullanmadık. Kendimizi tam olarak güvende hissettiğimiz zaman dışarıdan finansman kullanmayı tercih ettik. Bu kriz döneminde finansman kullanıp gemi almak pek mantıklı değildi ve riskliydi. Şu dönemde ise gemi fiyatları yükselmektedir. Bundaki ana faktör de bize göre kriz döneminde çok fazla geminin hurdaya gönderilmesi neticesi oluşan gemi sayısındaki azalmadır. Bu dönemde yapılacak bir gemi alımı uzun bir sürede ancak kendini ikame edebilir ve bu da büyük bir risktir.</p>
<p><i>Soru 5) İşletmenizin ticari hayatını devam ettirmesi açısından kiralama türü seçimi konusundaki önerileriniz nelerdir?</i></p> <p>Zaman esaslı gemi kiralama piyasalarına güvenmiyorum. Bizim işletmemiz her zaman kontrolün donatanda olmasından yanadır. Çünkü kiracılar birinci sınıf kiracı olsa bile sözleşme esnasında her zaman bir off shore işletme kullanma gayretinde olur. Bu işletmelerin varlığıysa şüphelidir. Bu işletmeler ciddi sorunlarda iflaslarını ilan edip donatani çok zor duruma düşürebilirler. Bu sebeplerden ötürü uzun süreli zaman esaslı kiralama türünü tercih etmiyoruz. Spot piyasada yer almak bu açıdan daha güvenilirdir. Sefer esaslı kiralamaların bir başka avantajı da yük üzerinde uygulanabilecek kanuni rehin hakkının daha gerçekçi ve kullanılabilir olmasıdır. Sektörde kanuni yollara başvurmak çok uzun bir süreçtir ve mahkeme, avukat ücretleri sebebiyle çok masraflıdır.</p>

İşletme 5 ile yapılan mülakat görüşmesinde gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimine etki eden değişkenler;

- Piyasanın o anki durumu,
- Daha rahat finansman sağlama isteği,

- Sürekli getiri sağlama isteği,
- Yapılan ticaretin riski,
- Önceki zararlarla sonuçlanan sözleşmeler sebebiyle önyargıya sahip olma
- Kriz ortamındaki belirsizlik,
- Donatanın bilgisi,
- Donatanın tecrübesi,
- İşletme stratejileri,
- Donatanın finansal gücü,
- İşletmenin kurumsal yapısı,
- Gemilerin yaşı,
- Gemi kondisyonu,
- Mevsimsel navlun, kira ve çarter ücreti değişimleri,
- Ticaretin kontrol edilebilirliği,
- Ticaretin güvenilirliği,
- Gemi tahsisi sözleşmesi maddelerinin ticari hayatta kullanılabilirliği olarak tespit edilmiştir.

İşletme 5'in yöneticisi, kendi işletmesine ticari yaşamına devam edebilmesi için sefer çarterini veya zaman çarterini kullanmasını tavsiye etmiştir. Yöneticiye göre işletmesinde gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimine karar verilirken öncelikle içinde bulunulan piyasa koşulları değerlendirilmektedir. Yapılan ticaretin kendi kontrollerinde olması, ticaret yapılan kişinin güvenilirliği ve dolayısıyla ticaretin güvenilirliği hususları yönetici tarafından önemli bulunmuştur. Yöneticiye göre uzun süreli zaman çarteri sözleşmeleri ancak işletmelerinin sürekli bir getiriye ihtiyaç duyması ve bunu bir teminat göstererek finansal yatırım yapmaları durumunda makul olabilir. Fakat genellikle uzun süreli zaman çarterinden bu yönde beklenen verimin alınamadığı dile getirmektedir. Ayrıca yönetici, işletmesinin zaman çarteri türünün acı sonuçlarıyla karşılaştığını da söyleşide dile getirmiştir. Bu noktada zaman çarteri sözleşmelerinde bulunan bazı maddelerin ticari hayatta pek işlerliğinin bulunmadığı konusuna vurgu yapılmıştır. İşletme stratejilerinin donatanın bilgi ve tecrübesi nispetinde şekillendiği ancak bu stratejilerin büyük ölçüde gemi yaşına ve kondisyonuna bağlı olduğu söylenmiştir. Kriz ortamlarındaki belirsizlik bu yönetici

tarafından da bir etken olarak ifade edilmiştir. İlave olarak mevsimsel üretimle birlikte gelişen piyasa hareketlerini yakalamak amacıyla ifade edilen sefer çarteri ve zaman çarteri türlerinin tercih edildiği söylenmiştir.

3.5.3.Mülakat Neticesinde Tespit Edilen Gemi Tahsisi Sözleşmesi Türü Seçimi Faktörleri

Yapılan mülakat görüşmelerinin analizde, işletmelerin verdiği bazı cevapların birden fazla tekrar edildiği gözlemlenmiştir. Bu gerçek göz önüne alınarak işletmelerin seçtikleri gemi tahsisi sözleşmesi türünü etkilediğini iddia ettikleri değişkenler sıralanmıştır. Daha sonra bu değişkenlere verilen yanıtların frekansları tespit edilmiştir. Netice itibariyle yapılan mülakat araştırmasıyla beraber 37 adet farklı faktör olabilecek değişken tespit edilmiştir. Bu değişkenler ve değişkenlerin işletmelerce ifade edilme sayıları Tablo 14’te gösterilmiştir.

Tablo 14: Mülakatla Tespit Edilen Değişkenler ve Frekansları

No	Faktörler	Frekans
1	Kriz dönemlerindeki belirsizlik	5
2	Piyasanın o anki durumu	4
3	Donatan işletmesinin kurumsal yapısı	4
4	Yapılacak gemi tahsisi sözleşmesinde donatanın kontrolü	4
5	Off-shore hesaplara sahip çartererlerle çalışma mecburiyeti	4
6	Yapılan gemi tahsisi sözleşmesi teklifinin karlılığı	3
7	Çartererin güvenilirliği	3
8	Yapılması planlanan ticaretin riski	3
9	Yapılacak gemi tahsisi sözleşmesinin güvenilirliği	3
10	Donatanın gemiyi işletme bilgisi	3
11	Çalıştırılan gemilerin yaşı	3
12	Mevsimsel üretim değişimleriyle oluşan piyasa dalgalanmaları	2
13	Donatanın finansman ihtiyacı	2

./..

Tablo 14: Mülakatla Tespit Edilen Değişkenler ve Frekansları (Devamı)

No	Faktörler	Frekans
14	Sahip olunan müşterileri kaybetmeme arzusu	2
15	Donatanın tecrübesi	2
16	Gemi tahsisi sözleşmesi türleri arası geçişte zamanlama güçlüğü	1
17	Dengeli kazanç elde edebilme isteği	1
18	Yapılacak ticaretin nitelikleri	1
19	Çartererin gemi tahsisi sözleşmesi türü talepleri	1
20	Yükselen piyasa koşullarından yararlanabilme	1
21	Çartererin operasyonel kapasitesi	1
22	Çartererin finansal gücü	1
23	Çartererin piyasa referansı	1
24	Geminin güvenliği	1
25	Gemi işletme ücretlerinin fazlalığı	1
26	Donatan işletmesinin imkanları	1
27	Çalıştırılan gemi sayısı	1
28	Çalıştırılan gemilerin yeterlilikleri	1
29	Çalışılan sefer güzergahındaki yük potansiyeli	1
30	Güvenilir ve bilgili brokerlerle çalışmak	1
31	Kişilerin navlun piyasası yorumlamaları ve yaklaşımları	1
32	Sürekli getiri sağlama isteği	1
33	Önceki gemi tahsisi sözleşmeleri sebebiyle önyargıya sahip olma	1
34	İşletme stratejileri	1
35	Donatanın finansal gücü	1
36	Çalıştırılan geminin kondisyonu	1
37	Gemi tahsisi sözleşmesi türlerindeki maddelerinin kullanılabilirliği	1

3.6.ANKETİN OLUŞTURULMASI

Türk donatanların gemi kiralama konusundaki eğilimlerini tespit etmek ve gemi tahsisi sözleşmeleri türü seçiminde etkin olan faktörleri saptamak amacıyla dört kısımdan oluşan bir anket formu oluşturulmuştur. Birinci kısım katılımcı profilini

ortaya çıkarmak için hazırlanmış 5 adet sorudan oluşmaktadır. İkinci kısım araştırmaya katılan işletmelerin profilini elde etmeye yönelik olarak işletme hakkında genel bilgileri içeren 5 adet sorudan oluşmaktadır. Üçüncü kısım ise donatanların tercih ettikleri gemi kiralama türlerini tespit etmek amacıyla oluşturulmuş 2 adet soruyu içermektedir. Anketin son kısmı ise Türk donatanların gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimine etki eden faktörleri tespit etmek amacıyla hazırlanmış 28 sorudan oluşmuştur. Böylelikle toplamda katılımcılara 40 soru yöneltilmiştir. Bu sorulardan gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimini etkileyen faktörleri ortaya çıkarmak amacıyla hazırlanmış olan 28 soru 5'li likert ölçeğine göre hazırlanmıştır ve yanıt verenlerin yaklaşımlarını saptamayı amaçlayan ifadelerden oluşmaktadır. Diğer yandan anket formunun geliştirilmesinde yukarıda detayları açıklanan kaynak taramasıyla tespit edilmiş değişkenler ve İzmir'de Ofisi bulunan Türk donatanlarıyla yapılan mülakat görüşmeleriyle tespit edilmiş değişkenler esas alınmıştır. Literatür taramasıyla yöneltilebilecek 25 değişken ve mülakat çalışması neticesinde tespit edilen 37 değişken olmak üzere toplam 62 değişken bulunmuştur. Bu noktada anket formunda yer alıp, kiralama türü seçiminde bir faktör olabilecek değişkenlerin tespiti amacıyla tüm bu saptanan değişkenler İzmir Dokuz Eylül Üniversitesi Öğretim Elemanlarının yönlendirmeleri ve tavsiyeleri doğrultusunda incelenmiştir. Ortaya çıkan ifadelerden anlam ve içerik olarak birbirine yakın olanlar birleştirilmiş, bazıları uygun görülmemiş ve bazı ifadeler ilave edilerek anket formunda yer alacak değişkenler zenginleştirilmiştir. Netice itibarıyla Türk donatanların gemi kiralama türü seçiminde bir faktör olabilecek 28 adet değişkende karar kılınmıştır. Aşağıda Tablo 15'te tespit edilen değişkenlerin hangi kaynaklardan sağlandığı gösterilmektedir.

Tablo 15: Saha Araştırması İçin Tespit Edilen Değişkenler ve Bunların Kaynakları

No	Değişkenler	Literatür Taraması	Mülakat
1	Yapılacak ticaretin karlılığı	X	X

./..

Tablo 15: Saha Araştırması İçin Tespit Edilen Değişkenler ve Bunların Kaynakları
(Devamı)

No	Değişkenler	Literatür Taraması	Mülakat
2	Navlun, kira ve günlük charter ücretlerindeki dalgalanma	X	X
3	Ticari kazancın dengeli bir şekilde sürdürülebilmesi	X	X
4	Yapılması planlanan gemi tahsisi sözleşmesi türünün getireceği risk	X	X
5	Donatanın nakit akışını düzenleme ihtiyacı	X	X
6	Ekonomik krizin donatanlarca öngörülebilmesi	X	
7	Ekonomik kriz dönemlerindeki belirsizlik	X	X
8	Donatanın sahip olduğu gemi tahsisi sözleşmesi türleri hakkındaki bilgi	X	X
9	Donatanın gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimi stratejisi	X	X
10	Donatanın gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimi konusundaki tecrübesi	X	X
11	Donatanın piyasa sezgileri	X	X
12	Bilimsel piyasa değerlendirmelerini kullanma	X	
13	İstatistiksel piyasa modellemelerini kullanma	X	
14	Günlük piyasa koşulları	X	X
15	Donatan işletmesinin filo büyüklüğü	X	X
16	Rakip işletmeleri seçilen gemi tahsisi sözleşmesi türü konusunda taklit etme kaygısı	X	
17	Donatan işletmesinin kurumsal yapısı	X	X
18	Çarterer talepleri		X
19	Yükselen piyasa koşullarından yararlanabilmek		X
20	Çartererin güvenilirliği		X
21	Yapılacak gemi tahsisi sözleşmesi türünün donatanca kontrol edilebilirliği		X
22	Çartererin operasyonel yeterliliği		X
23	Çalışılan bölgedeki yük potansiyeli		X

./..

Tablo 15: Saha Araştırması İçin Tespit Edilen Değişkenler ve Bunların Kaynakları (Devamı)

No	Değişkenler	Literatür Taraması	Mülakat
24	Çalıştırılan gemilerin yaşı	X	X
25	Çalıştırılan gemilerin yükleme donanımı bulunması		X
26	Önceki başarısız gemi tahsisi sözleşmeleri sebebiyle ön yargıya sahip olma		X
27	Donatanın finansal gücü		X
28	Çalıştırılan gemilerin kondisyonu		X

Nihayetinde değişkenleri tespit edilmiş anket formu İzmir Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü bünyesinde çalışan 8 adet uzman akademisyenin görüşüne sunulmuştur. Böylelikle anket formunda yer alan ifadeler, anlam netliği ve format olarak akademisyenlerce test edilmiş ve akademisyenlerin profesyonel tavsiyelerine göre birtakım tadilatlar yapılarak son şekline kavuşturulmuştur. Öte yandan oluşturulan anket formunda yukarıda sıralanan değişkenlerin anketin uygulanacağı örneklem tarafından doğru algılanabilmesi için bu kimselerin uygulamada kullandığı kelimelerden yararlanılmıştır. Bazı sorularda da ifade edilmek istenen kelimenin yabancı dildeki karşılığının doğrudan yazılmasıyla bir algılama sorununun oluşması engellenmiştir. Son şekliyle anket formu kapak sayfası da dahil olmak üzere toplamda 4 sayfadan, 4 bölümden ve 40 sorudan oluşmuş ve örneklem gurubunu oluşturan işletmelere dağıtılabilecek yeterliliğe ulaşmıştır.

3.7.SAHA ARAŞTIRMASI

Hazırlanan anket çalışmasının uygulama aşamaları; ana kütle ve örneklemin belirlenmesi, anketi uygulama süreci ve anket verilerinin analizinde kullanılan teknikler alt başlıkları altında incelenmiştir.

3.7.1.Ana Kütle ve rneklemenin Belirlenmesi

Çalışmamızın başlığı ‘‘Türk Donatanların Gemi Kiralama Konusundaki Eğilimi’’ ifadesine sahiptir bu ifade kapsamına da Türkiye’de faaliyet gösteren Türk veya yabancı bayraklar altında çeşitli gemilere sahip olan tüm armatör işletmeleri girmektedir. Bu çerçevede öncelikle Türk Deniz Ticaret Filosu’na ait detaylı istatistiki bilgilere ulaşmak gereklidir ancak bu şekilde ana rneklemi oluşturacak büyüklüğün sınırları konusunda bir kısıtlamaya gidilebilir. Bunu gerçekleştirebilmek amacıyla Deniz Ticaret Odası’na ve Denizcilik Müsteşarlığına 7 Haziran 2010 tarihinde birer bilgi talebi başvurusunda bulunulmuştur (DTO Web (a), erişim 7 Haziran 2010). Bu başvurularda Türk Deniz Ticaret Filosu’nda bulunan gemilerin; bayrak, sicil, sayı, tonaj, gemi tipi ve yaş guruplarına göre dağılımlarını içeren en güncel verilerin tarafıma sağlanması talep edilmiştir. Ayrıca bilgilerin daha hızlı ulaştırılmasını sağlamak için elektronik posta yönteminin kullanılması ilgili kurumlardan arz edilmiştir. Bununla ilgili cevap elektronik posta yoluyla 8 Haziran 2010 tarihinde Deniz Ticaret Odası tarafından verilmiştir. Bu cevabı takiben 16 Haziran 2010 tarihinde Denizcilik Müsteşarlığı’ndan da ilgili bilgilerin Deniz Ticaret Odası’ndan alınabileceğine dair bir teyit cevabı yine elektronik posta yoluyla alınmıştır (Denizcilik Müsteşarlığı Web, erişim 16 Haziran 2010). Böylelikle 8 Haziran 2010 tarihi itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosu’na kayıtlı bulunan gemilere ait gerekli istatistiki bilgilere erişilmiştir ayrıca yine 15 Haziran 2010 tarihinde Türk Armatrler Birliği’ne ve Denizcilik Müsteşarlığı’na Türkiye’de faaliyet gösteren aktif armatör işletmelerinin gemi bilgileriyle, iletişim bilgilerinin yer aldığı güncel kayıtların tarafıma iletilmesi hususunda bir bilgi edinme başvurusu daha yapılmıştır (Türk Armatrler Birliği Web, erişim 15 Haziran 2010, DTO Web (b), erişim 16 Haziran 2010). Bu başvurulardan Denizcilik Müsteşarlığı’na yapılanı 16 Haziran 2010 tarihindeki ilgili kayıtların Deniz Ticaret Odası’ndan temin edilebileceğine dair teyit postasıyla birlikte tarafıma bildirilirken Türk Armatrler Birliği’nden ise maalesef tüm çabalara rağmen herhangi bir cevap alınamamıştır. Netice itibariyle bu araştırma ve başvurulardan edinilen Türk Deniz Ticaret Filosu’na kayıtlı gemilere ait istatistiki bilgiler aşağdaki tablolarda gösterilmiştir.

Tablo 16: 8 Haziran 2010 İtibariyle Türk Deniz Ticaret Filosu Sicil Dağılımı

GEMİ TİPLERİ	ADET				DWT			
	MİLLİ	TUGS	TOPLAM	%	MİLLİ	TUGS	TOPLAM	%
KURU YÜK GEMİSİ	100	325	425	27,02	130.723	1.307.649	1.438.372	17,94
DÖKME YÜK GEMİSİ	6	90	96	6,1	173.638	3.398.039	3.571.677	44,55
KONTEYNİR GEMİSİ	7	42	49	3,12	128.276	493.189	621.465	7,75
KURU YÜK & KONTEYNİR GEMİSİ	0	20	20	1,27	0	140.250	140.250	1,75
KONTEYNİR/ RO-RO GEMİSİ	0	2	2	0,13	0	13.820	13.820	0,17
PETROL TANKERİ	61	69	130	8,26	66.430	1.114.960	1.181.390	14,74
ÜRÜN TANKERİ	0	1	1	0,06	0	3.260	3.260	0,04
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	8	77	85	5,4	34.296	604.242	638.538	7,96
BİTKİSEL/HAYVANSAL YAĞ TANKERİ	2	0	2	0,13	3.648	0	3.648	0,05
LPG TANKERİ	0	6	6	0,38	0	25.868	25.868	0,32
ASFALT TANKERİ	0	1	1	0,06	0	1.862	1.862	0,02
SU GEMİSİ	9	7	16	1,02	3.973	3.683	7.656	0,1
RO-RO GEMİSİ	1	26	27	1,72	0	191.379	191.379	2,39
RO-RO FERRY-YOLCU GEMİSİ	4	18	22	1,4	2.396	28.269	30.665	0,38
FERİBOT GEMİSİ	13	27	40	2,54	1.904	10.365	12.270	0,15
TREN FERRY GEMİSİ	7	0	7	0,45	7.291	0	7.291	0,09
TREN FERRY / RO-RO GEMİSİ	0	1	1	0,06	0	6.266	6.266	0,08
YOLCU/YOLCU-YÜK GEMİSİ	32	16	48	3,05	9.209	2.047	11.256	0,14
BALIKÇI GEMİLERİ	174	4	178	11,32	6.021	19.030	25.051	0,31
BİLİMSEL ARASTIRMA GEMİSİ	5	0	5	0,32	353	0	353	0,0
ŞEHİR HATLARI	14	37	51	3,24	2.158	5.605	7.763	0,1
DENİZ OTOBÜSLERİ	0	29	29	1,84	0	837	837	0,01
ŞEHİR HATLARI ARABALI VAPURLARI	4	19	23	1,46	4.926	19.526	24.452	0,3
YOLCU MOTORLARI	64	14	78	4,96	0	0	0	0,0
ROMORKÖR	66	65	131	8,33	4.796	1.297	6.093	0,08
HİZMET GEMİLERİ	56	13	69	4,39	16.006	1.589	17.595	0,22
MAVNA/ŞAT	2	2	4	0,25	0	19.774	19.774	0,25
YÜZER VİNÇ	4	1	5	0,32	0	287	287	0,0
DİĞER	18	4	22	1,4	4.779	3.236	8.015	0,1
TOPLAM	657	916	1.573	100,0	600.824	7.416.330	8.017.154	100,0

Kaynak: DTO Web (a) Başvurusuyla Sağlanan DTO İstatistikleri, 8 Haziran 2010.

Tablo 16 incelendiğinde Türk Deniz Ticaret Filosu'nun sayı itibariyle 541 adet gemiyle %34,57'lik bir kısmının kuru yük gemisi, kuru dökme yük gemisi ve kuru yük-konteynır gemisi tiplerinden oluştuğu görülmektedir. Duruma gemi taşıma kapasitesi olarak bakıldığında ölü ağırlık tonajına göre toplam 5.150.299 dwt tonluk bir değerle Türk Deniz Ticaret Filosunun %64,24' ünü de bu gurup oluşturmaktadır. Deniz taşımacılığında gemi tahsisi sözleşmelerinin yapılma amacı yük veya yolcu taşınması olduğuna göre taşıma kapasitesi bu noktada sayıdan daha fazla öneme sahiptir çünkü gemiler taşıma kapasitelerine göre tahsis edilmekte ve buna göre kira, navlun veya çarter ücreti miktarları değişmektedir. Bu sebeple araştırma açısından değerlendirildiğinde taşıma kapasitesi değerinin gemi sayısı değerinden daha fazla anlam ifade ettiği sonucuna varılır. Bu bağlamda da toplam filonun %64,24'ünü oluşturduğu ettiği için kuru yük, kuru dökme yük ve kuru yük & konteynır gemisi gurubunun ciddi bir temsil kapasitesinin olduğu söylenebilir.

Tablo 17: 8 Haziran 2010 İtibariyle 1.500 Dwt ve Üzeri Gemilerin Sicil Dağılımı

GEMİ TİPLERİ	ADET				DWT			
	MİLLİ	TUGS	TOPLAM	%	MİLLİ	TUGS	TOPLAM	%
KURU YÜK GEMİSİ	20	275	295	46,24	68.333	1.250.697	1.319.030	17,0
DÖKME YÜK GEMİSİ	6	90	96	15,05	173.638	3.398.039	3.571.677	46,03
KONTEYNIR GEMİSİ	7	41	48	7,52	128.276	491.989	620.265	7,99
KURU YÜK & KONTEYNIR GEMİSİ	0	20	20	3,13	0	140.250	140.250	1,81
KONTEYNIR/ RO-RO GEMİSİ	0	2	2	0,31	0	13.820	13.820	0,18
PETROL TANKERİ	4	34	38	5,96	36.460	1.090.573	1.127.033	14,52
ÜRÜN TANKERİ	0	1	1	0,16	0	3.260	3.260	0,04
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	7	71	78	12,23	33.723	602.992	636.715	8,21
BİTKİSEL/HAYVANSAL YAĞ TANKERİ	1	0	1	0,16	3.130	0	3.130	0,04
LPG TANKERİ	0	6	6	0,94	0	25.868	25.868	0,33
ASFALT TANKERİ	0	1	1	0,16	0	1.862	1.862	0,02
RO-RO GEMİSİ	0	21	21	3,29	0	190.476	190.476	2,45
RO-RO FERRY-YOLCU GEMİSİ	0	9	9	1,41	0	27.104	27.104	0,35
FERİBOT	0	2	2	0,31	0	3.629	3.629	0,05
TREN FERRY GEMİSİ	1	0	1	0,16	1.933	0	1.933	0,02
TREN FERRY/RO-RO GEMİSİ	0	1	1	0,16	0	6.266	6.266	0,08

./..

Tablo 17: 8 Haziran 2010 İtibariyle 1.500 Dwt ve Üzeri Gemilerin Sicil Dağılımı (Devamı)

GEMİ TİPLERİ	ADET				DWT			
	MİLLİ	TUGS	TOPLAM	%	MİLLİ	TUGS	TOPLAM	%
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	3	1	4	0,63	6.776	1.700	8.476	0,11
BALIKÇI GEMİLERİ	0	1	1	0,16	0	19.030	19.030	0,25
SEHİR HATLARI ARABALI VAPUR	1	7	8	1,25	2.314	13.102	15.416	0,2
HİZMET GEMİLERİ	2	0	2	0,31	3.478	0	3.478	0,04
MAVNA/ŞAT	0	2	2	0,31	0	19.774	19.774	0,25
DİĞER	0	1	1	0,16	0	1.500	1.500	0,02
TOPLAM	52	586	638	100,0	458.061	7.301.931	7.759.992	100,0

Kaynak: DTO Web (a) Başvurusuyla Sağlanan DTO İstatistikleri, 8 Haziran 2010.

Tablo 17’de ise 1.500 dwt ve üzeri taşıma kapasitesine sahip gemilerin gemi siciline göre dağılımı yer almaktadır. Burada da gemi tonajı bazında kuru yük, kuru dökme yük ve kuru yük & konteynır sınıfında yer alan gemiler toplam 5.030.957 dwt değeriyle tüm filonun %65’ini oluşturmaktadır. Bu oran da ana kütleyle temsil açısından oldukça yeterli bir büyüklüğe karşılık gelmektedir. Öte yandan Türk Deniz Ticaret Filosu’ndaki gemilerin yaş ve tonaj dağılımı Tablo 18’de gösterilmektedir.

Tablo 18: 8 Haziran 2010 İtibariyle Gemilerin Tonaj ve Yaş Gurupları Dağılımı

TONAJ GRUPLARI	0-9 YAŞ		10-19 YAŞ		20-29 YAŞ		30 ÜZERİ YAŞ		TOPLAM DWT
	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	
0-149	187	145	175	1,415	117	1,837	79	365	3,762
150-1499	18	13,358	57	30,844	97	57,031	205	152,166	253,399
1500-5999	92	393,543	56	193,056	85	279,749	131	363,017	1,229,365
6000-9999	33	252,569	18	142,668	36	259,387	15	106,631	761,255
10000-34999	50	841,558	8	138,427	23	472,267	30	550,385	2,002,637
35000-52999	17	840,143	2	92,215	19	749,836	0	0	1,682,194
53000-79999	10	612,329	2	148,211	5	333,794	0	0	1,094,334
80000-119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000+	5	795,981	0	0	1	194,226	0	0	990,207
Toplam	412	3,749,626	318	746,836	383	2,348,127	460	1,172,564	8,017,154

Kaynak: DTO Web (a) Başvurusuyla Sağlanan DTO İstatistikleri, 8 Haziran 2010.

Toplam dwt olarak Türk Deniz Ticaret Filosunun 7.759.992 dwt'lik bölümü 1.500 dwt ve üzeri tonaja sahiptir ve bu da tüm filonun %96,79'unu oluşturmaktadır. Yaş olarak gemilerin dağılımına bakıldığında ise filonun büyük bir kısmının 0-9 yaş, 20-29 yaş ile 30 yaş üzeri aralıklarında bulunduğu görülebilir ayrıca bu verilere göre Deniz Ticaret Filosu'nun yaklaşık yarı yarıya yaşlı gemiler gurubuyla 0-9 yaş arası gemiler gurubu olarak ikiye ayrıldığı sonucuna varılabilir. Tüm bu değerler bir arada değerlendirildiğinde 1.500 dwt ve üzeri gemilerin filonun çok büyük bir kısmını oluşturduğu ve dolayısıyla tonaj açısından bu değerler oldukça yeterli bir araştırma kısıtı olduğu söylenebilir ayrıca 1.500 dwt ve üzeri büyüklükteki tüm gemiler içerisinde de %65'lik bir oranla kuru yük, kuru dökme yük ve kuru yük & konteynır gemileri gurubunun çok ciddi bir temsil kapasitesi bulunduğu görülmektedir. Bu üç tablodaki veriler birlikte ele alındığında, kuru yük, kuru dökme yük ve kuru yük & konteynır gemi sınıfını oluşturan gemilere sahip armatör işletmelerine uygulanacak bir nicel çalışmanın bütünü temsil açısından oldukça yeterli ve değerli bilgileri kapsayabileceği sonucuna varılmıştır.

Tezimdeki saha araştırmasında tüm Türk armatörlerin görüşlerini yansıtmaya kaygısı bulunmamaktadır çünkü tezin araştırma süresi ve araştırma imkanları göz önüne alındığında böylesine geniş bir ana kütleye ulaşabilme imkanının bu şartlar altında çok zor ve pratikte mümkün olmadığı kanaatine varılmıştır. Bu sebeple araştırma ana kütesinin yukarıdaki istatistikler ışığında Sn. Yrd. Doç. Dr. İsmail Bilge Çetin'in de tavsiyeleri doğrultusunda Türkiye'de Ofisi bulunan, aktif olarak faaliyet gösteren, 1.500 dwt ton ve üzeri büyüklükte kuru dökme yük, genel kuru yük veya bunlarla benzer taşımalar için kullanılacak diğer gemi tiplerine sahip, Türk veya yabancı bayraklı gemiler işleten, armatör işletmeleri olarak daraltılmasına karar verilmiştir. Bu işletmelere ait bilgiler de ulaşılabilen ve tek resmi kaynak olan Deniz Ticaret Odası'nın resmi internet sayfalarında yer alan üyeler linkinden elde edilebilmiştir (DTO Web (b), erişim 16 Haziran 2010). Bu çerçevede de ana kütle için kısıtlanmasına yönelik bir başka kıstası da Deniz Ticaret Odası'na kayıtlı bulunmak ve resmi internet sayfasında güncel iletişim bilgileriyle yer almak oluşturmaktadır.

Tüm bunlar nazara alınıp, DTO kayıtları esas alınarak yapılan incelemede kayıtlarda yer alan toplam 637 armatör işletmesinin 192 tanesinin 1.500 dwt ve üzeri kuru yük, kuru dökme yük veya bunlara benzer sınıfta gemi işlettiği bulgusuna, armatör işletmelerinin kayıtlı bilgileri ve gerekli görüldüğünde işletmelerle yapılan bire bir telefon görüşmeleriyle ulaşılmıştır. İşte bu saha araştırmasının ana kütesini tespit edilen 192 adet armatör işletmesi oluşturmaktadır. Daraltılmış ana kütenin örnekleminin belirlenmesinde ise yargısal ve kolayda örnekleme yöntemi kullanılmıştır çünkü anket formu cevaplanırken yargısal yorumlara başvurulması gerektiğinden araştırma belirli deneyime ve profesyonelliğe sahip işletme çalışanlarına uygulanmıştır. Netice itibariyle 192 adet armatör işletmesinden geri dönüş sağlanabilen 93 adet geçerli anket de bu araştırmanın örneklemini oluşturmuştur.

3.7.2.Anketi Uygulama Süreci

Saha araştırması özellikle işletmelerin kiralama bölümü çalışanlarına, brokerlerine, yönetici, üst düzey yönetici veya işletme sahiplerine uygulanmaya çalışılmıştır. Belirlenen 192 adet armatör işletmesine öncelikle telefon görüşmeleriyle ulaşılmıştır. Bu görüşmelerde; yapılacak araştırma kısaca açıklanmış, elde edilecek verilerin yalnızca bu bilimsel çalışmada kullanılacağı ve işletmelerin ticari unvanlarının gizli tutulacağı belirtilmiştir. Böylelikle işletmelerin araştırmaya katılma istekleri bire bir sorgulanmış ve çalışmaya katılmayı kabul eden 130 adet armatör işletmesine telefon görüşmelerini takiben anket formları elektronik posta yöntemiyle gönderilmiştir. Süre kısıtlaması sebebiyle gönderilen elektronik postalarda bu saha araştırmasının 22 Haziran – 12 Temmuz 2010 tarihleri arasında gerçekleştirileceği tebliğ edilmiştir. Ayrıca işletmelere 2 günde bir hatırlatma e-postaları gönderilmiştir ve en son geri dönüşün 12 Temmuz 2010 saat 1800'a kadar kabul edilebileceği bildirilmiştir. Netice itibariyle 12 Temmuz 2010 tarihinde saat 1800 itibariyle elde edilen toplam 93 adet geçerli geri dönüşle saha araştırması sona erdirilmiştir. Ulaşılabilen örneklem sayısı ise ana kütenin yaklaşık %48'ini oluşturmaktadır.

3.7.3. Anket Verilerinin Analizinde Kullanılan Teknikler

Verilerin analizinde Sosyal Bilimler için İstatistik Paket Programı-SPSS 16.0 sürümü kullanılmıştır. Bu paket programı aracılığıyla elde edilen veriler değişik analiz yöntemlerine tabi tutulmuştur. Öncelikle geriye dönen anketler için araştırma güvenilirlik analizine tabi tutularak Alfa katsayısına (Cronbach Alfa) bakılmıştır ve Alfa katsayısı 0,858 olarak tespit edilmiştir bu değer 0,80 ila 1,00 arasında bulunduğu için de ankette kullanılan ölçek yüksek derecede güvenilirliğe sahiptir. Anketteki toplam 4 bölüme verilen 40 cevap ise değişik analiz teknikleri kullanılarak değerlendirilmiştir. Birinci, ikinci ve üçüncü bölümdeki sorulara verilen yanıtlar frekans analizine tabi tutularak frekans dağılımları açıklanmış ve yorumlanmıştır. Dördüncü bölümde yer alan gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimine etki eden değişkenler ise faktör analizine tabi tutulmuş ve anket çalışmasıyla katılımcılara yöneltilen 28 adet değişkenden kiralama türü seçimine etki eden 9 faktör elde edilmiştir. Daha sonra anket çalışmasında yer alan tüm değişkenlerle, faktör analizi neticesi tespit edilmiş olan 9 faktöre verilen yanıtların aritmetik ortalamaları ve standart sapma değerleri incelenerek deneklerin verilen ifadelerle katılım oranları açıklanmıştır. Ayrıca anketin her bir bölümü için tespit edilen bulgular ve yorumlar sıralanmıştır.

3.8.SAHA ARAŞTIRMASI BULGULARI

Çalışmanın bu kısmında anket araştırması yöntemiyle tespit edilen bulgular dört anket bölümü altında ayrı ayrı açıklanmıştır. Buna göre birinci bölüm altında katılımcıların ankete verdikleri profil değişkenleri bulguları, ikinci bölüm altında işletme değişkenleri bulguları, üçüncü bölüm altında donatan işletmelerince en sık tercih edilen gemi tahsisi sözleşmesi türü bulgusu ve yine bu işletmelerce daha önce kullanılmış olan gemi tahsisi sözleşmesi türlerinin ne oldukları ve son bölüm olan dördüncü bölüm altında saha araştırmasıyla tespit edilen gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimine etki eden faktörler açıklanmıştır.

3.8.1.Birinci Bölüm: Katılımcıların Profil Değişkenleri Bulguları

Nicel araştırmanın birinci bölümü anket çalışmasında yer alan katılımcıların profil değişkenlerini tespit etmek amacıyla tasarlanmıştır. Bu kısımda araştırmaya katılan kişilerin yaş, eğitim durumu, denizcilik sektöründeki toplam deneyim süresi, halen çalışmaya devam edilen işletmedeki toplam görev süresi ve kişinin görevi değişkenleri frekans analizine tabi tutularak incelenmiştir. Buna göre çalışmaya iştirak eden katılımcıların profil değişkenlerine ait bulgular aşağıdaki tablolarda gösterilmektedir.

Tablo 19: Katılımcıların Yaş Gruplarına Göre Dağılımı

YAŞ	Yaş Grupları	(n) Frekans	(%) Yüzde	Kümülatif Yüzde
	25 ila 30 yaş arası	17	18,3	18,3
	31 ila 35 yaş arası	28	30,1	48,4
	36 ila 40 yaş arası	25	26,9	75,3
	41 ila 45 yaş arası	14	15,1	90,4
	46 ve üzeri	9	9,6	100
	Toplam	93	100	

Bu bulgulara göre ankete katılan kişilerin toplam %75,3'lük büyük bir kısmı 25 yaş ila 40 yaş arasında yer alan insanlardan oluşturmaktadır. Bu dağılım göz önüne alındığında araştırmaya katılanların genç insanlar olduğu sonucuna varılır.

Tablo 20: Katılımcıların Öğrenim Düzeyine Göre Dağılımı

ÖĞRENİM	Öğrenim Grupları	(n) Frekans	(%) Yüzde	Kümülatif Yüzde
	Ortaokul	1	1,1	1,1
	Lise	18	19,4	20,5
	Üniversite	61	65,5	86
	Yüksek lisans	13	14	100
	Toplam	93	100	

Anketlere verilen cevaplardaki öğrenim düzeyleri analiz edildiğinde katılımcıların %65,5'sinin üniversite mezunu, %14'nün de yüksek lisans mezunu olduğu tespit edilmiştir. Bu iki grup toplam katılımcıların %79,5'sini oluşturmaktadır bu da anket çalışmasında yer alan insanların yüksek bir eğitim düzeyine sahip olduğu anlamına gelmektedir.

Tablo 21: Katılımcıların Sahip Oldukları Toplam Deneyim Sürelerine Göre Dağılımı

DENEYİM SÜRESİ	Deneyim Süresi Gurupları	(n) Frekans	(%) Yüzde	Kümülatif Yüzde
	1 ila 5 yıl	14	15,1	15,1
	6 ila 10 yıl	21	22,6	37,7
	11 ila 15 yıl	27	29	66,7
	16 ila 20 yıl	19	20,4	87,1
	21 yıl ve üzeri	12	12,9	100
	Toplam	93	100	

Ankete iştirak eden kimselerin denizcilik sektöründeki deneyim süreleri analiz edildiğinde ise en büyük kümeleşmenin %29 ile, 11 ila 15 yıl arasındaki deneyim gurubuna ait olduğu görülmektedir. Bununla birlikte %22,6'yla ikinci sırada 6 ila 10 yıl arasındaki deneyim gurubu, üçüncü sırada %20,4'yla 16 ila 20 yıl arasındaki deneyim süresine sahip çalışanlar yer almaktadır.

Tablo 22: Katılımcıların Çalıştıkları İşletmelerdeki Deneyim Sürelerine Göre Dağılımı

ÇALIŞMA SÜRESİ	İşletmedeki Çalışma Süresi Gurupları	(n) Frekans	(%) Yüzde	Kümülatif Yüzde
	1 ila 5 yıl	22	23,7	23,7
	6 ila 10 yıl	26	28	51,7
	11 ila 15 yıl	21	22,6	74,3
	16 ila 20 yıl	16	17,2	91,5
	21 yıl ve üzeri	8	8,5	100
	Toplam	93	100	

Katılımcıların hali hazırda çalışmakta oldukları işletmelerdeki toplam görev süreleri analiz edildiğinde ise en büyük kümeleşmenin %28’le 6 ila 10 yıl arası deneyime sahip çalışanlarda bulunduğu tespit edilmiştir. Burada ikinci sırada %23,7’yle 1 ila 5 yıl arası deneyime sahip çalışanlar, üçüncü sırada %22,6’yla 11 ila 15 yıl arası deneyime sahip çalışanlar yer almaktadır. Bir önceki toplam denizcilik sektöründeki deneyim bulgularıyla bu bulgular karşılaştırıldığında çalışanların hali hazırdaki işletmelerindeki çalışma sürelerinin daha az olduğu tespit edilmiştir bu da çalışanların en az bir kez iş değiştirmiş oldukları şeklinde yorumlanabilir.

Tablo 23: Katılımcıların İşletmelerindeki Görevlerine Göre Dağılımı

GÖREV	İşletmedeki Görev Grupları	(n) Frekans	(%) Yüzde	Kümülatif Yüzde
	Kiralama müdürü	19	20,5	20,5
	İşletme brokeri	27	29	49,5
	Üst düzey yönetici	9	9,7	59,2
	Yönetici	27	29	88,2
	Yönetim kurulu üyesi	11	11,8	100
	Toplam	93	100	

Katılımcıların görevlerine göre dağılımı incelendiğinde birinci sırayı %29’la işletme brokerleri ve işletme yöneticileri paylaşmaktadır. İkinci sıradaki kümeleşme ise %20,5’le kiralama müdürlerine, üçüncü sıradaki kümeleşme %11,8’le yönetim kurulu üyeleri yer almaktadır. Buna göre kiralama bölümü çalışanları toplam anket katılımcılarının %49,5’üğünü teşkil etmiştir.

3.8.2.İkinci Bölüm: İşletme Değişkenleri

Araştırmanın ikinci bölümünde araştırmaya katılan kişilerin çalıştıkları işletmelere ait gemi sayısı, işletilen gemilerin hangi bayrak altında çalıştıkları, işletilen gemi tipleri, işletilen gemi büyüklükleri ve gemilerin hangi bölgelerde çalıştıkları değişkenleri frekans analizine tabi tutularak incelenmiştir ve çalışmaya iştirak eden katılımcıların işletme değişkenlerine ait bulgular aşağıdaki tablolarda ele alınmıştır.

Tablo 24: Donatan İşletmelerinin Sahip Oldukları Gemi Sayısına Göre Dağılımı

GEMİ SAYISI	Çalıştırılan Gemi Sayısı	(n) Frekans	(%) Yüzde	Kümülatif Yüzde
	1 Adet gemi sahibi işletme	37	39,8	39,8
	2 Adet gemi sahibi işletme	28	30,2	70
	3 Adet gemi sahibi işletme	9	9,7	79,7
	4 Adet gemi sahibi işletme	5	5,3	85
	5 Adet gemi sahibi işletme	5	5,3	90,3
	6 Adet gemi sahibi işletme	2	2,1	92,4
	7 Adet gemi sahibi işletme	2	2,1	94,5
	9 Adet gemi sahibi işletme	1	1,1	95,6
	11 Adet gemi sahibi işletme	1	1,1	96,7
	16 Adet gemi sahibi işletme	1	1,1	97,8
	20 Adet gemi sahibi işletme	1	1,1	98,9
	30 Adet gemi sahibi işletme	1	1,1	100
	Toplam	93	100	

İşletme değişkenlerinin tespit edilmesi amacıyla katılımcılara yöneltilen ilk soruda 93 katılımcının 93 adet cevabı tüm örnekleme oluşturmaktadır ve böyle olması da matematiksel olarak beklenen bir neticedir. Ancak ikinci, üçüncü, dördüncü ve beşinci sorularda yöneltilen sorulara birden fazla işaretleme yapabilme hakkı katılımcılara tanındığı için 93 adet katılımcı bu sorularda sırasıyla 93, 113, 115 ve 171 adet işaretleme yapmıştır. Bununla birlikte ikinci soruda her iki seçeneği işaretleyen katılımcılar ankette böyle bir seçenek bulunmamasına karşın analizde “Türk ve yabancı bayrak” gurubu altında toplanmış ve neticede katılımcı sayısı ile eş bir işaretleme sayısı elde edilmiştir. Ancak üçüncü, dördüncü ve beşinci sorular analiz edilirken birden fazla işaretleme yapıldığı için tespit edilen bu işaretleme sayıları bütünü yani 93 adet katılımcının görüşünü oluşturmaktadır ayrıca guruplara ait yüzde ile kümülatif yüzde hesaplamaları da işaretlenen bu yanıt sayılarına göre belirlenmiştir. Öte yandan işletme değişkenlerine verilen yanıtlar frekans analizine tabi tutulduğunda çarpıcı sonuçlar elde edilmiştir. Birinci soru olan işletme bünyesinde işletilen gemi sayısına yönelik soruya 37 katılımcı yalnızca bir adet gemileri olduğu cevabını vermiştir ki bu sayı toplam cevapların %39,8’ini teşkil

ederek en büyük yüzdeye sahip gurubu oluşturmuştur. İkinci sırada %30,2'le iki adet gemiye sahip işletmeler yer almıştır. Gemi sayısı üç olan işletmeler ise %9,7'de kalmıştır, bu üç gurubun toplam yüzdesi ise %79,7 olarak belirlenmiştir ki bu da tüm örneklem için çok ciddi bir yoğunlaşmadır. Bu dağılımlar incelendiğinde gemi sayısı arttıkça azalan bir katılımcı sayısı olduğu sonucuna rahatlıkla varılabilir ayrıca en fazla üç gemisi olan donatanların yaklaşık olarak bütünün %80'nini oluşturması da çalışmaya katılanların daha çok küçük filoya sahip işletmeler olduğu sonucuna bizleri ulaştırmıştır.

Tablo 25: İşletmelerin Çalıştırdıkları Gemilerinin Bayrak Dağılımı

BAYRAK	İşletilen Gemilerin Bayrağı	(n) Frekans	(%) Yüzde	Kümülatif Yüzde
	Türk bayrağı	80	86	86
	Yabancı bayrak	6	6,5	92,5
	Türk ve yabancı bayrak (her ikisi) *	7	7,5	100
	Toplam	93	100	
	* Burada hem Türk hem de yabancı bayraklı gemileri bünyesinde bulunduran işletmeler kastedilmektedir.			

Çalışmaya iştirak eden işletmelerin hangi bayrak gurubu altında gemi çalıştırdıklarına bakıldığında, %86 ile Türk Bayrağı ilk sırada yer alırken katılımcıların %7,5'ü hem Türk hem de yabancı bayraklı gemilere sahiptir, kalan %6,5'luk bir kesim ise yalnızca yabancı bayraklı gemiler çalıştırdığını belirtmiştir. Elde edilen analizler birleştirildiğinde küçük filoya sahip işletmelerin Türk Bayrağı altında gemi çalıştırma eğilimleri olduğu sonucuna varılabilir.

Tablo 26: İşletmelerin Sahip Oldukları Gemi Tipleri Dağılımı

GEMİ TİPİ	İşletilen Gemi Tipleri	(n) Frekans	(%) Yüzde	Kümülatif Yüzde
	Kuru dökme yük gemisini işaretleyen	37	32,7	32,7
	Genel kargo gemisini işaretleyen	70	62	94,7
	Diğer gemi tipini işaretleyen	6	5,3	100
	Toplam Yapılan İşaretleme	113	100	

Katılımcıların işletmeleri bünyesinde çalıştırdıkları gemi tipleri analiz edildiğinde, %62 ile genel kargo gemisi işaretlemeleri birinci sırada yer almaktadır, kuru dökme yük gemisi tipini işaretleyenler ise %32,7’lik bir orana sahiptir. İşlettikleri gemi tipini “diğer” olarak belirten işletmeler ise tüm yapılan işaretlemelerin yalnızca %5,3’ünü oluşturmaktadır. Bu bulgu da çalışmaya katılan işletme çalışanlarının daha çok genel kargo gemilerinin operasyonları ve kiralama türleriyle ilgilendiğini göstermektedir.

Tablo 27: İşletmelerin Sahip Oldukları Gemi Büyüklükleri Dağılımı

GEMİ BÜYÜKLÜĞÜ	İşletilen Gemi Büyüklükleri	(n) Frekans	(%) Yüzde	Kümülatif Yüzde
	1.500 ila 10.000 dwt işaretleyen	70	61	61
	10.001 ila 25.000 dwt işaretleyen	12	10,4	71,4
	25.001 ila 35.000 dwt işaretleyen	9	7,8	79,2
	35.001 ila 50.000 dwt işaretleyen	8	6,9	86,1
	50.001 ila 85.000 dwt işaretleyen	11	9,5	95,6
	85.001 ila 120.000 dwt işaretleyen	3	2,6	98,2
	120.001 dwt ve üzeri işaretleyen	2	1,8	100
	Toplam Yapılan İşaretleme	115	100	

Araştırmada yer alan işletilen gemi büyüklüğünün ne olduğuna dair soruya ise katılımcılar %61 gibi büyük bir oranla 1.500-10.000 dwt aralığı cevabını vermiştir. İkinci sırada %10,4’le 10.001-25.000 dwt aralığı bulunurken üçüncü sırada %9,5’le 50.001-85.000 dwt aralığı bulunmaktadır, 120.000 dwt ve üzeri gemiye sahip katılımcı işletmesi oranı ise yalnızca %1,8 olarak tespit edilmiştir. Bu rakamlar da Türk donatanların daha çok küçük tonajlı gemilere sahip olduğu ve bunları işlettiği şeklinde yorumlanabilir. Son olarak gemilerin hangi bölgelerde çalıştırıldığına dair sorulan soruya katılımcılar en fazla %38 ile Akdeniz cevabını verirken ikinci sırada %33,4’le Karadeniz, üçüncü sırada %13,5’le tüm dünya denizleri cevabı bulunmaktadır. Bu bulgu da araştırmaya katılan Türk donatanların ticari aktivitelerinin çok büyük bir kısmını Akdeniz ve Karadeniz’e komşu limanlar arasında gerçekleştirdikleri şeklinde yorumlanabilir. İlgili dağılım aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

Tablo 28: İşletmelerin Gemi Çalıştırdıkları Bölgelerin Dağılımı

ÇALIŞILAN BÖLGE	Gemilerin İşletildiği Bölge	(n) Frekans	(%) Yüzde	Kümülatif Yüzde
	Karadeniz diyen	57	33,4	33,4
	Akdeniz diyen	65	38	71,4
	Kuzey ve kuzeydoğu Avrupa diyen	17	9,9	81,3
	Batı Afrika diyen	9	5,2	86,5
	Tüm dünya diyen	23	13,5	100
	Toplam Yapılan İşaretleme	171	100	

3.8.3.Üçüncü Bölüm: Tercih Edilen Gemi Tahsisi Sözleşmesi Türü

Bu bölümde çalışmada yer alan işletmelerin gemi tahsisi sözleşmeleri türlerine olan eğilimini ortaya koymak ve türün genel itibariyle Türk donatanlarınca sıkça tercih edildiğini tespit etmek amaçlanmıştır. Bunu tespit etmek için ankette bulunan iki soruya verilen yanıtlar frekans analiziyle incelenmiş ve aşağıda Tablo 29 ve 30 bünyesinde gösterilmiştir.

Tablo 29: İşletmelerin Kullandığı Gemi Tahsisi Sözleşmesi Türleri

KULLANILAN GEMİ TAHSİSİ SÖZLEŞMELERİ	İşletmenin Kullandığı Gemi Tahsisi Sözleşmesi Türleri *	(n) Frekans	(%) Yüzde	Kümülatif Yüzde
	Sefer çarteri sözleşmesi	85	31	31
	Peşi sıra sefer çarteri sözleşmesi	53	19,2	50,2
	Miktar sözleşmesi	36	13	63,2
	Uzun süreli zaman çarteri sözleşmesi	21	7,6	70,8
	Kısa süreli zaman çarteri sözleşmesi	45	16,4	87,2
	Seferlik zaman çarteri sözleşmesi	35	12,8	100
	Çıplak gemi kiralama sözleşmesi	0	0	100
	Diğer özel bir ticari kiralama yöntemi	0	0	100
	Toplam Yapılan İşaretleme	275	100	
	* Bu tabloda saha araştırmasına katılan işletmelerin ticari hayatlarında bir kez dahi kullanmış olduğu gemi tahsisi sözleşmesi türlerinin neler olduğu belirtilmiştir.			

Tablo 30: İşletmeler Tarafından En Sık Tercih Edilen Gemi Tahsisi Sözleşmesi Türü

EN SIK TERCİH EDİLEN GEMİ TAHSİSİ SÖZLEŞMESİ	İşletmenin en sık kullandığı gemi tahsisi sözleşmesi türü *	(n) Frekans	(%) Yüzde	Kümülatif Yüzde
	Sefer çarteri sözleşmesi	58	62,4	62,4
	Peşi sıra sefer çarteri sözleşmesi	12	12,9	75,3
	Miktar sözleşmesi	11	11,7	87
	Uzun süreli zaman çarteri sözleşmesi	2	2,2	89,2
	Kısa süreli zaman çarteri sözleşmesi	8	8,6	97,8
	Seferlik zaman çarteri sözleşmesi	2	2,2	100
	Çıplak gemi kiralama sözleşmesi	0	100	100
	Diğer özel bir ticari kiralama yöntemi	0	100	100
	Toplam	93	100	100
	* Bu tabloda saha araştırmasına katılan işletmelerin ticari hayatlarında en sık kullandığı gemi tahsisi sözleşmesi türü belirtilmiştir.			

Öncelikle Tablo 29 analiz edildiğinde sefer çarteri sözleşmelerinin 85 işaretlemeye en fazla katılımcılar tarafından belirtilen gemi tahsisi sözleşmesi türü olduğu görülmektedir ayrıca katılımcıların bu soruda belirtmiş olduğu toplam 275 işaretlemenin %31'ini de bu grup oluşturmaktadır. İkinci sırada 53 işaretlemeye peşi sıra sefer çarteri bulunmakta ve bütünün %19,2'sini teşkil etmektedir. Üçüncü sırada ise kısa süreli zaman çarteri türü 45 adet işaretlemeye yer almaktadır ve %16,4'lük bir orana sahiptir. Bu gemi tahsisi sözleşmesi türlerini sırasıyla %13'le miktar sözleşmesi, %12,8'le seferlik zaman çarteri sözleşmesi ve son olarak %7,6'yla uzun süreli zaman çarteri sözleşmesi türü takip etmektedir. Öte yandan katılımcılar çıplak gemi kiralama türünü ve “diğer” olarak belirtilen seçeneği hiç işaretlememiştir. Sonuç olarak bu cevaplara göre araştırmaya katılan Türk armatör işletmelerinin sefer çarteri sözleşmesi türlerini daha önce gerçekleştirmiş olma oranı %63,2 olarak tespit edilmiştir. Bu bulguya göre Türk armatör işletmelerinin daha fazla sefer çarteri sözleşmeleri yapma eğiliminde olduğu neticesine varmak mümkündür. Diğer taraftan zaman çarteri türlerini kullanan armatör işletmesi oranı da %36,8'le hiç de küçümsenmeyecek bir büyüklüğe sahiptir. Araştırmaya katılan işletme temsilcilerinin hiç birinin çıplak gemi kiralama türünü işaretlememesi ise bu

kiralama yönteminin pek armatör işletmelerince rağbet görmediği anlamına gelmektedir.

Tablo 30 incelendiğinde ise işletmede en sık hangi gemi tahsisi sözleşmesi türünün kullanıldığına dair katılımcılara yöneltilen soruya yine %62,4'lük büyük bir oranla sefer çarteri türü yanıtı verildiği görülmektedir. İkinci sırada peşi sıra sefer çarteri %12,9'luk bir oranla yer alırken üçüncü sırada %11,7'yle miktar sözleşmesi yanıtı yer almaktadır. Kısa süreli zaman çarteri sözleşmesi türü ise %8,6'lık bir oranla ancak dördüncü sırada yer alabilmiştir. Son olarak uzun süreli zaman çarteri sözleşmeleri ile seferlik zaman çarteri sözleşmeleri türleri %2,2'yle en az sıklıkta tercih edilen gemi tahsis sözleşmesi türleri olarak tespit edilmiştir. Yine burada da çıplak gemi kiralama türüyle “diğer” seçeneğini işaretleyen katılımcı bulunmamaktadır.

Bununla birlikte Tablo 29 ile Tablo 30'daki veriler birlikte değerlendirildiğinde daha önce kullanılmış olan gemi tahsisi sözleşmesi türü sorusuna verilen yanıtlarla en sık kullanılan gemi tahsisi sözleşmesi türü sorusuna verilen yanıtların birbirlerini doğrular nitelikte olduğu görülmektedir. Her iki soruya verilen yanıtların frekans dağılımları incelendiğinde ilk sırada sefer çarteri sözleşmesi türü yer alırken, ikinci sırada peşi sıra sefer çarteri sözleşmesi türü yer almıştır. Bu bulgu da saha araştırmasına katılan Türk donatanların sefer çarteri sözleşmesi türlerini hem daha sık hem de daha fazla kullandığını ortaya çıkarmaktadır. Zaman çarteri türlerinin araştırmaya katılan Türk armatör işletmelerince daha önce kullanılmış olmasına rağmen sıklıkla tekrar edilme oranları sefer çarteri türlerine nazaran oldukça düşüktür. Diğer taraftan bu bulgulara göre saha araştırmasına katılan donatanların hiç kiralama sözleşmesi yapmamış olduğu ve bu türe bir eğilimin olmadığı tespit edilmiştir.

3.8.4.Dördüncü Bölüm: Gemi Tahsisi Sözleşmesi Türü Seçimine Etki Eden Faktörler

Araştırmanın bu bölümünde katılımcılara yöneltilen 28 değişkene verilen cevaplar analiz edilerek katılımcıların gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimine hangi faktörlerin ne derecede etki ettiği belirlenmeye çalışılmıştır. Öncelikle anket sorularıyla katılımcılara yöneltilen 28 değişken, faktör analizine tabi tutularak 9 faktör altında toplanmıştır. Daha sonra tespit edilen bu faktörlerin alfa katsayılarına bakılmış ve güvenilirlikleri ayrı ayrı test edilmiştir. Akabinde tespit edilen faktörlerle birlikte ankete yer alan tüm değişkenlerin aritmetik ortalamaları ve standart sapma değerleri analiz edilmiş ve yorumlanmıştır.

3.8.4.1.Faktör Analizi

Son otuz yılda çok değişkenli analizlerde kullanılan değişken sayısının artışıyla birlikte, çok sayıda değişkenin yorumlanmasında ortaya çıkan sıkıntılardan dolayı faktör analizi sosyal bilimlerde yaygın kullanım alanı bulmaya başlamıştır. Kısaca faktör analizinde temel mantık, karmaşık bir olgunun daha az sayıda faktörler (temel değişkenler) yardımıyla açıklanabileceği düşüncesidir (Altunışık ve diğerleri, 2005: 212). Kurtuluş'a göre ise faktör analizi; veriler arasındaki ilişkilere dayanarak verilerin daha anlamlı ve özet bir biçimde sunulmasını sağlayan birçok değişkenli istatistiksel analiz türüdür ve faktör analizinin amacı esas olarak değişkenler arasındaki karşılıklı bağımlılığın kökenini araştırmaktır (Kurtuluş, 1998: 482). Faktör analiziyle ilgili teknikleri genel olarak açıklayıcı faktör analizi ve onaylayıcı faktör analizi başlıkları altında incelemek mümkündür. Buna göre açıklayıcı faktör analizinde araştırmacı, araştırma yaptığı konuyla ilgili olarak değişkenler arasındaki ilişkiye yönelik herhangi bir fikrinin veya öngörüsünün olmaması sebebiyle değişkenler arası muhtemel ilişkiyi ortaya çıkarmaya çalışır. Onaylayıcı faktör analizinde ise araştırmacı tarafından daha önceden belirlenen bir ilişkinin doğruluğunu test etmek amaçlanmaktadır (Altunışık ve diğerleri, 2005: 214). Burada uygulanan faktör analizi tekniği ise açıklayıcı faktör analizi sınıfına girmektedir.

3.8.4.2.Faktör Analizinin Araştırmaya Uygunluğu

Faktör analizinin araştırma için uygun bir yöntem olup olmadığını tespit etmek amacıyla bu çalışmada Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) örneklem yeterlilik testi (MSA) kullanılmıştır. Kısaca KMO değeri faktör analizinin uygunluğunu gösteren bir indistir. KMO değeri olarak 0,5 ila 1,0 arası değerler kabul edilebilir şekilde değerlendirilirken 0,5'in altındaki değerler faktör analizinin söz konusu veri seti için uygun olmadığını göstergesidir. Ancak genel olarak araştırmacılarca tatminkar kabul edilen asgari KMO değeri 0,7'dir (Altunışık ve diğerleri, 2005: 217). Bu araştırma setindeki KMO indisi ise 0,716 olarak tespit edilmiştir ve bu da faktör analizinin bu çalışma için tatminkar sonuçlar vereceği şeklinde yorumlanır. Ayrıca araştırmadaki değişkenler anti-image korelasyon matrisi analizine de tabi tutulmuş ve köşegen değerlerinin 0,5'in altına hiçbir faktör için inmediği görülmüştür. Bu bulgu da değişkenlerin toplam çözüme katkı sağladığının ve örneklem yeterliliğinin bir başka işaretidir.

3.8.4.3.Faktör Analizinin Uygulanması

Faktör analizi çeşitli aşamalardan oluşan bir analiz tekniğidir ve tipik bir faktör analizinde yer alan aşamalar şu şekildedir:

1.Problem tanımı ve veri toplama: Bu aşama faktör analizi için gerekli olan hazırlık çalışmalarını kapsayan ilk aşamadır. Bu aşamada faktör analizine tabi tutulacak değişkenler belirlenir ve bunlara ait veriler toplanır. Ayrıca faktör analizinin uygulanabilmesi için belirli bir örnek büyüklüğünün bulunması gerekmektedir. Araştırmacılar genellikle 50'den daha az olan örnek büyüklükleri için faktör analizi kullanmama eğiliminde olup 100 veya daha fazla örneklem büyüklüğünün bulunması tercih edilmektedir (Altunışık ve diğerleri, 2005: 218). Bu araştırmadaki örnek sayısı ise 93 ile faktör analizini uygulamaya yeterlidir.

2.Korelasyon matrisinin oluşturulması: Bu aşamada korelasyon matrisi oluşturulur ve bu matris faktör analizinde yer alan değişkenler arasındaki ilişkiyi gösterir (Altunışık ve diğerleri, 2005: 219).

3.Faktör sayısına karar verme: Burada oluşturulan korelasyon matrisi baz alınarak faktör çözümünü ortaya koymak amacıyla uygun bir faktör çıkarma yönteminin seçilmesi ve faktör sayısının tespit edilmesi amaçlanmaktadır (Altunışık ve diğerleri, 2005: 220). Bu araştırmadaki faktör sayısı ise döndürülmüş matris temel alınarak SPSS paket programı aracılığıyla dokuz olarak bulunmuştur. Ayrıca anket çalışmasıyla açıklanan toplam varyansın %71,32 gibi yüksek bir oranında ölçüldüğü tespit edilmiştir.

4.Faktör Eksen Döndürme: Ortaya çıkan faktörlerin yorumlanması ve isimlendirilmesinde faktörleri temsil eden eksenlerde çeşitli manipülasyon veya eksen kaydırmaları yapma yoluna gidilir. Bu çalışmada varimax döndürme yöntemi kullanılarak faktör analizi yapılmıştır. Bu yöntemde ise faktör eksenleri arasındaki açının dik açı olması (90°) olması sağlanır ve sonuçta ortaya çıkan faktörler arasındaki korelasyon sıfırdır, yani faktörler birbirinden bağımsız olarak oluşturulur. Dolayısıyla her bir faktörün isimlendirilmesi kolaylaşmış olur (Altunışık ve diğerleri, 2005: 225-227).

5.Faktörlerin yorumu ve isimlendirilmesi: Faktör analizi neticesinde bulunan değişkenlerin isimlendirilmesi oldukça zor bir aşamadır ancak bu bağlamda bazı ipuçları kullanılabilir. Bunlardan bazıları şu şekilde sıralanabilir; birinci olarak, faktöre yükleme yapan değişkenlerin incelenerek değişkenler arasındaki ortak noktanın belirlenmesi ile faktörlerin isimlendirilmesi mümkün olacaktır. İkincisi ise faktöre yükleme yapan değişkenlerden en büyük değere sahip olana bakılarak isimlendirme yapmaktır. Son olarak da faktöre yükleme yapan değişkenlerin vurgulamak istediği anlamı en iyi ifade edebilecek bir isim vermek bir diğer yaklaşımdır (Altunışık ve diğerleri, 2005: 229-230).

Sıralanan bu prosedürün uygulanmasıyla araştırmada katılımcılara yöneltilen 28 adet değişken, dokuz adet faktör altında toplanmıştır. Bu faktörlerin neler olduğu ve alfa güvenilirlik katsayıları Tablo 31’de gösterilmektedir. Faktörler isimlendirilirken öncelikle faktöre yükleme yapan değişkenleri genelleyebilecek bir isim verilmeye çalışılmıştır. Bunun pek mümkün görülemediği durumlarda ise faktöre yükleme yapan en büyük değişkene bakılarak isimlendirme yapılmıştır.

Tablo 31: Tespit Edilen 9 Faktör ve Alfa Güvenilirlik Katsayıları

ANKETİN 4. BÖLÜMÜNDEKİ TÜM DEĞİŞKENLERİN ANALİZİ		Alfa Katsayısı 0,858	
Soru No	Tespit Edilen Faktörler ve Bunları Oluşturan Değişkenler	Alfa Katsayısı	Faktör Ağırlığı
PIYASADAKİ RİSK		0,767	
4	Seçilen gemi tahsisi sözleşmesi türündeki risk		0,775
3	Kazancın dengeli sürdürülebilmesi		0,68
5	Nakit akışını düzenleme ihtiyacı		0,674
7	Ekonomik kriz dönemlerindeki belirsizlik		0,569
2	Navlun, kira, charter ücreti bedellerindeki dalgalanmalar		0,549
ÇARTERERİN ÖZELLİKLERİ		0,755	
22	Çartererin operasyonel yeterliliği		0,878
23	Çalışılan bölgedeki yük potansiyeli		0,76
21	Gemi tahsisi sözleşmesinin donatanca kontrol edilebilirliği		0,577
BİLİMSEL PİYASA TAHMİNLEME YETERLİLİĞİ		0,667	
12	Bilimsel piyasa değerlendirmelerinin kullanılması		0,874
13	İstatistiksel piyasa modellemelerinin kullanılması		0,754
6	Ekonomik krizlerin donatanlarca öngörülebilmesi		0,343
DONATANIN BİLGİ VE TECRÜBESİ		0,775	
8	Donatanın gemi tahsisi sözleşmesi türleri hakkındaki bilgisi		0,826
10	Donatanın gemi tahsisi sözleşmesi hususundaki tecrübesi		0,813
9	Donatanın gemi tahsisi sözleşmesi yapma stratejisi		0,681
11	Donatanın piyasa sezgileri		0,446

./..

Tablo 31: Tespit Edilen 9 Faktör ve Alfa Güvenilirlik Katsayıları (Devamı)

	ÖN YARGI	Yok	
26	Önceki başarısız sözleşmeler sebebiyle önyargıya sahip olma		0,654
	KURUMSAL YAPI VE VARLIKSAL DURUM	0,553	
17	Donatan işletmesinin kurumsal yapısı		0,809
16	Rakip işletmeleri taklit etme kaygısı		0,786
18	Çarterer talepleri		0,384
15	Donatanın sahip olduğu filo büyüklüğü		0,238
	ÇARTERERİN GÜVENİLİRLİĞİ	0,629	
20	Çartererin güvenilirliği		0,822
19	Yükselen piyasa koşullarından yararlanabilme isteği		0,66
	GEMİLERİN TEKNİK YETERLİLİĞİ	0,570	
25	Çalıştırılan gemilerin yük elleçleme ekipmanlarının bulunması		0,69
24	Çalıştırılan gemilerin yaşı		0,647
28	Çalıştırılan gemilerin kondisyonu		0,557
1	Yapılacak ticaretin karlılığı		0,527
	GÜNLÜK PİYASA DEĞİŞİMİ	0,329	
14	Günlük piyasa koşulları		0,71
27	Donatanın finansal gücü		0,485

Faktörlerden “Günlük Piyasa Değişimi” değişkeninin alfa katsayısı 0,329 gibi düşük bir değer olarak tespit edilse de tüm bölümün güvenilirlik katsayısı 0,858 olduğu için tespit edilen bu faktörlerin anketin güvenilirliğini düşürmediği sonucuna varılabilir. Ayrıca yalnızca oluşturulan bu 9 faktörden bir anket meydana getirilseydi anketin alfa güvenilirlik katsayısı 0,749 olacaktı, bu alfa katsayısı da 0,8’e çok yakın bir değer olduğundan oldukça güvenilir sonuçlar verecekti. Bu gerçek de göz önünde bulundurulduğunda tespit edilen faktörlerin büyük oranda doğru olduğu sonucuna varılabilir. Öte yandan tespit edilen bu faktörlere ve ankette yer alan değişkenlere olan katılım oranları analiz edilmiş ve aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir.

Tablo 32: Piyasadaki Risk Faktörü ve Değişkenlerinin Analizi

Faktör İle Faktörü Oluşturan Değişkenler	N	Ortalama	SS. (Standart Sapma)
Navlun, kira, charter ücreti bedellerindeki dalgalanmalar	93	3,84	0,75
Kazancın dengeli sürdürülebilmesi	93	4,26	0,81
Seçilen gemi tahsisi sözleşmesi türündeki risk	93	4,48	0,56
Nakit akışını düzenleme ihtiyacı	93	4,05	0,97
Ekonomik kriz dönemlerindeki belirsizlik	93	3,96	0,77
1. Faktör: Piyasadaki Risk	93	4,12	0,56

Tablo 32’teki “**Piyasadaki risk**” faktörüne ait veriler incelendiğinde, bu faktöre beşli likert ölçeğe göre katılımcılar tarafından ortalama 4,12 puanı verildiği görülür ve standart sapma katsayısı 0,56 olarak bulunmuştur. Buna göre saha araştırmasında yer alan donatanların gemi tahsisi sözleşmesi türü seçiminde piyasadaki risk faktörünün etkili olduğu sonucuna varabiliriz. Çünkü ölçekte 4 puanı “katılıyorum” ifadesine karşılık gelmektedir ve katılımcılar bu değişkene ortalama 4,12 puan vererek piyasadaki risk faktörünün gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimlerinde etkin olduğunu belirtmiştir. Diğer taraftan standart sapma değeri oldukça düşük tespit edildiği için araştırmada görüş bildiren katılımcıların puanlamaları arasında büyük değişimler olmadığı ve benzer düşüncelere sahip oldukları sonucuna varılabilir. Bununla birlikte faktörü oluşturan değişkenlerin ortalama puanlarına ayrı ayrı bakıldığında en yüksek puanın 4,48 ile “seçilen gemi tahsisi sözleşmesi türündeki risk” değişkenine ait olduğu en düşük ortalama puanın da 3,96 ile “Ekonomik kriz dönemlerindeki belirsizlik” değişkenine ait olduğu görülür.

Tablo 33: Chartererin Özellikleri Faktörü ve Değişkenlerinin Analizi

Faktör İle Faktörü Oluşturan Değişkenler	N	Ortalama	SS. (Standart Sapma)
Gemi tahsisi sözleşmesinin donatanca kontrol edilebilirliği	93	3,91	0,76
Çartererin operasyonel yeterliliği	93	3,73	0,86
Çalışılan bölgedeki yük potansiyeli	93	3,75	0,90
2. Faktör: Kiracı İşletmesinin Özellikleri	93	3,79	0,69

Tablo 33'teki “**Çartererin özellikleri**” faktörünün gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimini etkilediği ifadesine katılımcılar ortalama 3,79 puan vermişlerdir ve bu değişkenin standart sapması 0,69 olarak tespit edilmiştir. Bu veriler ışığında katılımcıların çartererin özelliklerini kısmen bir gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimini belirleyen faktör olarak düşündükleri sonucuna varılabilir. Ancak 4 puan ve üzeri bir ortalama ortaya çıkmadığından katılımcılar bu faktörün etkinliği hususunda bir miktar kararsızlığa sahiptir ayrıca burada da standart sapma değeri oldukça düşük olduğundan katılımcıların bu konu hakkındaki puanlamalarının birbirinden çok farklı olmadığı sonucuna varılabilir. Buna ek olarak faktörü oluşturan değişkenlerden en yüksek puanın 3,91 ile “Gemi tahsisi sözleşmesinin donatanca kontrol edilebilirliği” değişkenine ve en düşük puanın 3,73 ile “Çartererin operasyonel yeterliliği” değişkenine ait olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 34: Bilimsel Piyasa Tahminleme Yeterliliği Faktörü ve Değişkenlerinin Analizi

Faktör İle Faktörü Oluşturan Değişkenler	N	Ortalama	SS. (Standart Sapma)
Ekonomik krizlerin donatanlarca öngörülebilmesi	93	3,07	1,02
Bilimsel piyasa değerlendirmelerinin kullanılması	93	3,30	1,06
İstatistiksel piyasa modellerinin kullanılması	93	2,84	0,92
3. Faktör: Bilimsel Piyasa Tahminleme Yeterliliği	93	3,07	0,78

“**Bilimsel piyasa tahminleme yeterliliği**” faktörüne ise katılımcılar tarafından ortalama 3,07 puanı verilmiştir ve standart sapması ise 0,78 olarak analiz edilmiştir. Buna göre anket çalışmasında görüş katılımcılar bilimsel piyasa tahminlerinde bulunabilme yeterliliğini bir gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimini belirleyen faktör olarak kabul etme hususunda kararsızdır. Ayrıca faktörün standart sapması oldukça düşük olduğundan katılımcılar arasında çok farklı görüşler olmadığı sonucuna varılır. Bunların yanında faktör değişkenlerin ortalamalarına bakıldığında katılımcıların “istatistiksel piyasa modellerinin kullanılması” değişkenini 2,84 ortalama puan ile bir gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimini etkileyen faktör olarak

düşünmedikleri söylenebilir. Diğer taraftan bunun dışındaki diğer değişkenlere de karşılıklı işaret eden ortalama puanlar verilmiştir.

Tablo 35: Donatanın Bilgi ve Tecrübesi Faktörü ile Değişkenlerinin Analizi

Faktör İle Faktörü Oluşturan Değişkenler	N	Ortalama	SS. (Standart Sapma)
Donatanın gemi tahsisi sözleşmesi türleri hakkındaki bilgisi	93	3,69	1,02
Donatanın gemi tahsisi sözleşmesi yapma stratejisi	93	4,04	0,73
Donatanın gemi tahsisi sözleşmesi hususundaki tecrübesi	93	4,18	0,66
Donatanın piyasa sezgileri	93	3,68	1,08
4. Faktör: Donatanın Bilgi ve Tecrübesi	93	3,90	0,69

Tablo 35 incelendiğinde, “**Donatanın bilgi ve tecrübesi**” faktörüne katılımcılar tarafından ortalama 3,90 puan verildiği görülmektedir. Faktörün standart sapması da 0,69 olarak tespit edilmiştir. Bu elderler değerlendirildiğinde katılımcıların donatan bilgi ve tecrübesini bir gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimini etkileyen faktör olarak düşündüğü söylenebilir fakat ortalama puan 4 ve üzerine çıkmadığı için bir miktar kararsızlık payı vardır. Diğer taraftan standart sapma değerinin oldukça küçük bir değer olması katılımcıların birbirlerinden genelde çok farklı görüşlere sahip olmadığı şeklinde yorumlanır. Faktörü oluşturan değişkenlere bakıldığında ise “donatanın gemi tahsisi sözleşmesi türleri hakkındaki bilgisi” ve “piyasa sezgileri” değişkenlerinin birer gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimini etkileyen faktör olarak daha az puan aldıkları görülmektedir. En yüksek ortalama puanı ise “donatanın gemi tahsisi sözleşmesi hususundaki tecrübesi” değişkeni 4,18 puanla almıştır ve faktörün katsayısını bu değer yukarı çekmiştir.

Tablo 36: Ön Yargı Faktörü Analizi

Faktör İle Faktörü Oluşturan Değişkenler	N	Ortalama	SS. (Standart Sapma)
5. Faktör: Ön Yargı (Tek Değişken)	93	2,67	1,11

“**Ön yargı**” faktörüne verilen ortalama puan 2,67 ve bu faktörün standart sapması 1,11 olarak bulunmuştur. Buna göre katılımcılar önceki zararlarla sonuçlanan

sözleşmeleri sebebiyle sahip olabilecekleri ön yargıyı gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimine etki eden bir faktör olarak düşünmemektedirler. Standart sapma değeri de bu faktörde ilk kez 1,00 tam değerinin üzerine çıkmıştır ve katılımcılar arasında farklı yargılar olduğunu belirlemektedir fakat faktörü tamamen tutarsız kılmamaktadır.

Tablo 37: Kurumsal Yapı ve Varlıksal Durum Faktörü ve Değişkenlerinin Analizi

Faktör İle Faktörü Oluşturan Değişkenler	N	Ortalama	SS. (Standart Sapma)
Donatanın sahip olduğu filo büyüklüğü	93	3,94	0,71
Rakip işletmeleri taklit etme kaygısı	93	2,11	0,84
Donatan işletmesinin kurumsal yapısı	93	2,92	1,07
Çarterer talepleri	93	4,10	0,60
6. Faktör: Kurumsal Yapı ve Varlıksal Durum	93	3,27	0,54

Tablo 37'ye göre “**Kurumsal yapı ve varlıksal durum**” faktörü katılımcılar tarafından 3,27 ortalama puanı almıştır ve bu faktörün standart sapması ise 0,54 olarak tespit edilmiştir. Buna göre katılımcıların işletme kurumsal yapısı ve varlıksal durumunu gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimine etki eden bir faktör olarak değerlendirme hususunda kararsız oldukları söylenebilir. Yine burada da standart sapma değerinin küçük olması katılımcıların bu konu hakkında çok farklı düşüncelerinin bulunmadığı şeklinde yorumlanır. Bununla birlikte faktörün değişkenlerine bakıldığında rakip işletmeleri taklit etme kaygısının 2,11 ortalama puanıyla en düşük katılım oranına sahip olduğu görülür. Bir başka deyişle saha araştırmasına katılan kişiler rakip işletmeleri taklit etme kaygısını gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimini etkileyen bir faktör olarak düşünmemektedirler. Buradaki değişkenlerden “çarterer talepleri” ise 4,10 ortalama puanı alarak en büyük değere sahip değişken olmasına karşın faktördeki diğer değişkenlerle ortak noktası bulunmamaktadır ve bu sebeple faktörü adlandıran değişken olamamıştır.

Tablo 38: Çartererin Güvenilirliği Faktörü ve Değişkenlerinin Analizi

Faktör İle Faktörü Oluşturan Değişkenler	N	Ortalama	SS. (Standart Sapma)
Yükselen piyasa koşullarından yararlanabilme isteği	93	4,03	0,71
Çartererin güvenilirliği	93	4,35	0,58
7. Faktör: Kiracının Güvenilirliği	93	4,19	0,56

Tablo 38'a göre "**Çartererin güvenilirliği**" faktörü ise ortalama 4,19 puan almıştır ve standart sapması 0,56 olarak tespit edilmiştir. Bu bulgulara göre çartererin güvenilirliğinin gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimine etki eden bir faktör olarak katılımcılar tarafından ifade edildiği ve katılımcıların düşünceleri arasında çok büyük dalgalanmalar bulunmadığı söylenebilir keza faktörü oluşturan değişkenler de 4 üzeri ortalama puanlar alarak faktörün kabul edilme oranını yükseltmiştir. Faktöre ismini veren değişken ise katılımcılar tarafından 4,35 ortalama puan verilen "çartererin güvenilirliği" değişkeni olmuştur.

Tablo 39: Gemilerin Teknik Yeterliliği Faktörü ve Değişkenlerinin Analizi

Faktör İle Faktörü Oluşturan Değişkenler	N	Ortalama	SS. (Standart Sapma)
Yapılacak ticaretin karlılığı	93	4,24	0,56
Çalıştırılan gemilerin yaşı	93	4,23	0,68
Çalıştırılan gemilerin yük elleçleme ekipmanlarının bulunması	93	3,48	1,17
Çalıştırılan gemilerin kondisyonu	93	4,26	0,53
8. Faktör: Gemilerin Teknik Yeterliliği	93	4,05	0,52

Tablo 39'da gösterildiği üzere saha araştırması bulgularına göre "**Gemilerin teknik yeterliliği**" faktörünün gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimini etkilediği katılımcıların bu faktöre ortalama 4,05 puan vermesinden anlaşılmaktadır. Değişkenin standart sapması da 0,52 gibi oldukça düşük bir değerdir ve katılımcıların bu konu hususunda birbirinden çok farklı düşünceler içerisinde bulunmadığını göstermektedir. Faktörün altındaki değişkenlerin aritmetik ortalamalarına bakıldığında en düşük ortalama puanın 3,48'le "çalıştırılan gemilerin

yük elleçleme ekipmanların bulunması” değişkenine ait olduğu görülmektedir en yüksek ortalama puanı ise 4,26 puanla çalıştırılan gemilerin kondisyonu değişkeni almıştır. Bu bulgulara göre “çalıştırılan gemilerin yük elleçleme ekipmanların bulunması” değişkeninin, gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimini etkileme hususunda katılımcıları kararsızlığa düşürdüğü ve bunun dışındaki diğer değişkenlerin ise faktörü desteklediği söylenebilir.

Tablo 40: Günlük Piyasa Değişimi Faktörü ve Değişkenlerinin Analizi

Faktör İle Faktörü Oluşturan Değişkenler	N	Ortalama	SS. (Standart Sapma)
Günlük piyasa koşulları	93	3,93	0,73
Donatanın finansal gücü	93	3,21	1,07
9. Faktör: Günlük Piyasa Değişimi	93	3,57	0,71

Son olarak Tablo 40 incelendiğinde “**Günlük piyasa değişimi**” faktörünün gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimini etkilediğine dair ifadeye katılımcılar tarafından 3,57 ortalama puanı verildiği görülmektedir. Bu faktöre ait standart sapma ise 0,71 olarak tespit edilmiştir ve katılımcılar arasında çok büyük düşünce farklılıklarının olmadığı anlamına gelmektedir. Buna göre katılımcıların günlük piyasa değişimlerinin gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimine etki eden bir faktör olduğu hususunda kararsız oldukları söylenebilir. Diğer taraftan faktörün değişkenlerinin de faktörle benzer katılım ortalamalarına sahip olduğu görülmektedir. Faktöre ismini veren değişken ise 3,93 ortalama puan alan “günlük piyasa değişimi” değişkeni olmuştur.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Tez çalışmamda gerçekleştirdiğim kaynak taramasında, daha önce Türkiye’de zaman çarteri sözleşmesi türünü birkaç standart zaman esaslı çarter parti formunu bir arada harmanlayarak inceleyen benzer bir çalışmaya rastlanmamıştır. Ayrıca Türk donatanların gemi kiralama konusundaki eğilimini tespit etmeye çalışan, Türk donatanlarınca hangi gemi tahsisi sözleşmesi türlerinin daha fazla tercih edildiğini belirlemeye çalışan ve donatanların gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimine etki eden faktörleri ortaya çıkarmak isteyen bir saha araştırmasına da rastlanmamıştır.

Tezim yukarıda belirttiğim bu iki unsuru bünyesinde toplayarak literatüre oldukça ciddi bir katkı sağlamaktadır. Buna ek olarak çalışmam daha sonraki ileri araştırmalar için bir temel teşkil etmesi açısından da oldukça değerlidir.

Tezimin saha araştırması safhasında bazı sıkıntılar yaşanmasına rağmen 192 olarak tespit edilen ana kütle için 93 temsilcisine ulaşılarak %48 gibi oldukça yüksek bir temsil oranını yakalanmıştır. Bu oranın daha fazla olmamasının nedenleri ise araştırmanın süre kısıtlaması sebebiyle 22 Haziran-12 Temmuz 2010 tarihleri arasında 21 günlük (3 hafta) bir süreçte yapılmış olması ve ana kütle oluşturulan donatan işletmelerinin saha araştırmasına katılma hususunda bir parça isteksiz davranması olarak tarafımda tespit edilmiştir.

Diğer yandan çalışmanın birinci bölümünde genel olarak deniz yolu taşımacılığı, navlun piyasası ve gemi tahsisi sözleşmesi türleri ele alınmış, gemi kiralama sözleşmesi ile diğer gemi tahsisi sözleşmeleri hakkında detaylı açıklamalar yapılmıştır. Bu bölümde gemi tahsisi sözleşmesi türlerinin hukuki nitelikleri, tarafları ve genel olarak içerikleri ele alınmıştır.

Mevcut hukuki düzenlemelerimizde zaman çarteri detaylı olarak ele alınmamaktadır. Konu hakkında yeterince hukuksal çalışmanın ve bilginin bulunmaması ise çok ciddi bir noksanlık olarak tespit edilmiştir. Ayrıca zaman çarteri sözleşmesinde tarafların belirlenmesi ve adlandırılması noktasında Türkçe

kaynaklarda ve mevzuatlarda uygulamadaki tabirler ile hukuki tabirler arasında farklılıklar bulunmasına karşın yabancı kaynaklarda ise bir fark tespit edilmemiştir. Dolayısıyla bu durum konu hakkında çalışma yapmak isteyen benim gibi araştırmacıları yanıltmakta ve ikileme düşürmektedir. Konu hakkında uzmanlarca gerekli çalışmalar yapılmalı ve belirsizlikler ortadan kaldırılmalıdır.

Tez çalışmamda zaman üzerine deniz ticareti sözleşmeleri ise mevcut hukukumuzda yer aldığı şekliyle zaman çarteri ve gemi kiralamasını kapsayacak şekilde birlikte incelenmektedir. Kaynak taraması esnasında uygulamada zaman çarteri sözleşmelerinin, gemi kiralama sözleşmelerinden daha fazla tercih edildiği bilgisi edilmiştir ve buna istinaden tezimin ikinci bölümü zaman çarteri sözleşmesi maddelerinin incelenmesine ayrılarak tezin ağırlığı zaman çarteri sözleşmeleri üzerinde yoğunlaştırılmıştır. Bu kararın çok doğru bir yaklaşım olduğu edinilen saha araştırması bulgularıyla da ispatlanmıştır.

Tezimin ikinci bölümünde, denizcilik piyasasında sıkça kullanılan ve uluslararası birliklerce onaylanmış, Baltime 1939, Nype 1946, Baltime 1974, Linertime 1974, Nype 1993, Gentime 1999, Baltime 2001 ve Bovertime 2004 çarter parti sözleşme maddeleri bir arada harmanlanarak incelenmiştir. Bu inceleme yapılırken mümkün oldukça hukuksal detaylara girilmeden incelenen kaynakların yorumlarına bağlı kalarak bilgi verilmeye çalışılmıştır.

Tezimin üçüncü bölümünü mülakat ve geliştirilen anket formunun uygulandığı saha araştırması teşkil etmektedir. Bu bölümde belirlenmiş kıstaslara uyan Türk donatan işletmelerine uygulanan saha araştırması ve saha araştırması bulguları ele alınmıştır.

Tezimde saha araştırmasını destekleme gayesiyle gerçekleştirilen mülakatlar İzmir İli'nde Ofisi bulunan donatan işletmelerinin brokerleri veya üst düzey yöneticileriyle gerçekleştirilmiştir. Bu görüşmeler sayesinde ticari piyasa içerisinde yer alıp, canlı canlı gelişmeleri yaşayan kişilerin düşünceleri tespit edilmiştir. Bununla birlikte mülakat görüşmelerinin analizi esnasında edinilen verilerin, kaynak

taramasıyla tespit edilen bulgularla yüksek oranda örtüştüğü görülmüştür. Bu sonuç da çalışmanın doğru bir düzlemde yürütüldüğünü göstermiştir. Yapılan mülakat görüşmeleri analizinde görüşleri alınan kuru dökme yük veya genel yük gemileri çalıştıran donatan işletmelerinin kriz ve krize benzer karmaşık dönemlerdeki belirsizliklerden yüksek oranda yakındığı tespit edilmiştir. Bu noktada gerek tüm dünya çapında olsun gerekse de bölgesel çapta gelişsin dünya ticaretindeki dengeleri etkileyen her olumsuz hareketin doğrudan denizcilik piyasalarını da etkilediği ve bu piyasada rol alan aktörleri sıkıntıya düşürdüğü sonucuna ulaşılabilir.

Yapılan bu görüşmelerde donatan işletmelerinin gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimi yaparken veya ticari anlamda bir karar alırken günlük piyasa değerlerini yüksek oranda göz önünde bulundurdıkları tespit edilmiştir. Bunun yanında gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimi de dahil olmak üzere yönetsel birçok kararın alınmasında katılımcılardan işletmenin kurumsal yapısına bağlı kalındığına dair yorumlar alınmıştır. Buna ifadelerden tüm alınan yönetsel kararlarda işletme kurumsal yapısının ve varlıksal durumunun çok etkili bir faktör olduğu yüz yüze görüşmelere istinaden söylenebilir. Mülakat araştırmasında donatanlar tarafından sıkça dile getirilen bir başka husus, yapılması planlanan ticaretin mümkün olduğunca donatan kontrolünde yapılmasıdır. Yani araştırmada yer alan işletme temsilcileri gemi tahsisi sözleşmesinde bulunurken mümkün olduğunca belirsizlikleri ortadan kaldırarak kendi açlarından risk faktörünü en aza indirmek istenmektedir. Burada karşılaşılan çok önemli bir konu da özellikle kötü piyasa koşullarında donatanların off-shore hesaplara sahip çartererlerle çalışmak zorunda bırakılmasıdır. Bu durum donatanlar tarafından hem bir risk hem de ticari güvenilirliği oldukça sarsan istenmeyen bir durumdur. Dolayısıyla donatanın gemi tahsisi sözleşmesi türü seçiminde çartererin güvenilir olması çok önemli bir etkidir.

Söyleşilerden edinilen bir başka çıkarım, yapılacak ticaretin karlılığının önem olarak yukarıda belirtilen niteliklerden sonra geliyor olmasıdır. Yani donatanlar anlaşmalarındaki kar payını önemsemektedir ancak risk, kontrol edilebilirlik ve güvenilirlik kıstaslarını daha ön planda tutmaktadır. Diğer taraftan katılımcılar donatan işletmesinin sahip olduğu bilgi birikimi ve tecrübenin ciddi oranda karar

alma aşamasında etkili olduğunu belirtmiştir. İşletilen gemilerin teknik özelliklerinin de karar alma aşamasında ciddi bir fark yaratacağı bu noktada belirtilen bir başka husustur. Netice itibariyle ilk elden temin edilen bu bilgilerle kaynak taraması sonucu elde edilen verilerin harmanlanmasıyla saha araştırmasında kullanılan anket değişkenleri oluşturulmuş ve mümkün oldukça geniş bir kitleye ulaşılarak Türk donatanların gemi tahsisi sözleşmesi türlerine olan eğilimi ve gemi tahsisi sözleşmesi seçiminde etkin olan faktörler tespit edilmeye çalışılmıştır.

Tezimin üçüncü bölümünün büyük bir kısmı saha araştırması bulgularına ve bunların analizine ayrılmıştır. Üçüncü bölümde de ifade edildiği üzere bu araştırma Türkiye’de ofisi bulunan, Deniz Ticaret Odası’na kayıtlı ve halen aktif bir şekilde ticaret işiyle uğraşan, Türk yahut yabancı bayraklar altında kuru dökme yük, genel kargo veya bunlara benzer yükleri taşıma amacıyla inşa edilmiş kuru yük gemilerine sahip olan armatör işletmelerinin kiralama bölümlerine uygulanmıştır. Yapılan saha araştırması bulguları üçüncü bölümde dört alt başlıkta açıklanmıştır ve her alt başlıkta tespit edilen bulgulara detaylı açıklamalar getirilmiştir.

Saha araştırmasına katılan kişilerin profil değişkenlerinin analiziyle anket çalışmasında görüş bildiren kimselerin toplam %75,3’lük büyük bir kısmının 25 yaş ila 40 yaş arasında yer alan genç insanlardan oluştuğu tespit edilmiştir. Öğrenim düzeyleri analiz edildiğinde ise katılımcıların %65,5’sinin üniversite mezunu olduğu bulunmuştur. Bu da araştırmada görüş bildiren kimselerin genel olarak yüksek bir eğitim seviyesine sahip olduğu anlamına gelmektedir. Bunun yanında ankete iştirak eden kimselerin denizcilik sektöründeki deneyim süreleri analiz edildiğinde 6 ila 15 yıl arasındaki deneyim gurubuna sahip kimselerin oranının %51,6’ya karşılık geldiği tespit edilmiştir. Bu bulguya göre kiralama bölümü çalışanlarının sektör deneyimlerinin oldukça yüksek söylenebilir. Öte yandan katılımcıların hali hazırdaki işletmelerindeki çalışma sürelerinin toplam deneyimlerinden daha az olduğu tespit edilmiştir ve bu da çalışanların en az bir kez iş değiştirmiş oldukları şeklinde yorumlanabilir. Araştırmaya katılanların görev dağılımlarına bakıldığında ise kiralama bölümü çalışanlarının toplam anket katılımcılarının %49,5’uğunu teşkil ettiği tespit edilmiştir. Buna göre araştırmanın amaçlanan kitleye ulaştığı sonucuna

varılabilir. Netice itibariyle ankette görüş bildiren kimselerin profili genel olarak genç, yüksek eğitim düzeyine sahip, yüksek deneyimi olan kiralama bölümü çalışanlarıdır.

Saha araştırmasında yer alan kişilerin işletme değişkenleri analizine göre en fazla üç gemisi olan işletmeler toplamın %79,7'sini oluşturmaktadır. Bu bulguya istinaden araştırmanın filo büyüklüğü küçük olan işletmelerin düşüncelerini yansıttığı söylenebilir. Çalışmaya iştirak eden işletmelerin hangi bayrak gurubu altında gemi çalıştırdıklarına bakıldığında %86 ile Türk Bayrağı'nın ilk sırada yer aldığı görülmüştür. Buna göre de araştırmanın daha çok Türk bayraklı gemiler işleten işletmelerin görüşlerini yansıttığı sonucuna varılır. Katılımcıların işletmeleri bünyesinde çalıştırdıkları gemi tipleri analiz edildiğinde ise %62 ile genel kargo gemisi işaretlemelerinin birinci sırada yer aldığı ve %32,7'lik bir oranla bunu kuru dökme yük gemisi tipini işaretleyenlerin takip ettiği belirlenmiştir. Buna göre toplam katılımcı işaretlemelerinin %94,7'sini bu iki grup oluşturmaktadır ve buna istinaden araştırmanın genel kargo ile kuru dökme yük gemisi tiplerini işleten armatörlerin görüşlerini yansıttığı söylenebilir. Araştırmada yer alan işletilen gemi büyüklüğünün ne olduğuna dair soruya ise katılımcılar %61 gibi büyük bir oranla 1.500-10.000 dwt aralığı cevabını vermiştir. Bu bulgu da çalışmanın daha çok küçük tonajda gemiler çalıştıran işletmelerin görüşlerini yansıttığını gösterir. Gemilerin hangi bölgelerde çalıştırıldığına dair sorulan soruya katılımcılar en fazla %38 ile Akdeniz cevabını verirken ikinci sırada %33,4'le Karadeniz cevabı yer almaktadır. Buna göre Akdeniz ve Karadeniz çalışma bölgelerini işaretleyen işletmeler toplam işaretlemelerin %71,4'ünü yapmış olmaktadır. Bu bulgu da Akdeniz ve Karadeniz bölgelerinde gemi çalıştırılan işletmelerin görüşlerinin yansıtıldığı anlamına gelir. Tüm bunlar bir araya getirildiğinde saha araştırmasına konu olan işletmelerin genel olarak; Akdeniz ve Karadeniz bölgelerinde sefer yapan, küçük tonaja sahip Türk bayraklı genel kargo ile kuru dökme yük gemileri çalıştıran işletmeler olduğu tespit edilmiştir.

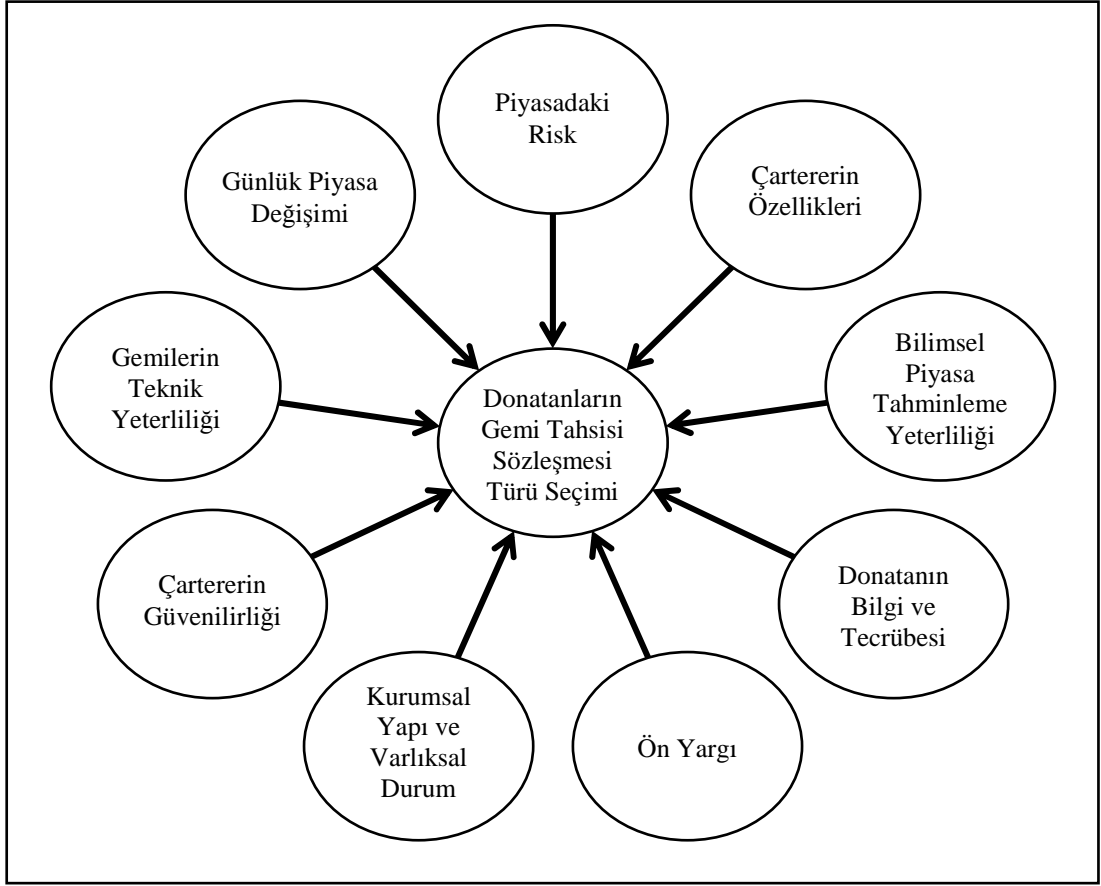
Saha araştırmasına katılan işletmelerin geçmişte bir kez olsun dahi kullanmış olduğu gemi tahsisi sözleşmesi türü analizinde, en fazla işaretlenen gemi tahsisi sözleşmesi türleri sırasıyla sefer çarteri sözleşmesi, peşi sıra sefer çarteri sözleşmesi

ve kısa süreli zaman çarteri sözleşmesi olarak tespit edilmiştir. İşletmeler tarafından en sık kullanılan gemi tahsisi sözleşmesi türü ise toplam katılımcıların %62,4'ünün belirttiği sefer çarteri sözleşmeleri olarak tespit edilmiştir. Bu bulguya göre araştırmada görüş bildiren işletme temsilcilerinin sefer çarteri sözleşmesi türevlerini seçme eğiliminin olduğu sonucuna varılabilir. Ayrıca zaman çarteri sözleşmesi türevlerinin içerisinde de en çok rağbet göreninin kısa süreli zaman çarteri sözleşmesi türü olduğu belirlenmiştir. Gemi kiralama sözleşmesi türü ise saha araştırmasına katılan işletme temsilcileri tarafından hiç dile getirilmemiştir. Bu bulgu da gemi kiralama sözleşmelerinin Türk donatanlarınca pek rağbet görmediği şeklinde yorumlanabilir. Netice itibariyle işletme değişkenlerinin analiziyle elde edilen bulguların tercih edilen gemi tahsisi sözleşmesi türü analizi bulgularıyla birleştirilmesiyle Akdeniz ve Karadeniz bölgelerinde gemi seferleri yapan, küçük tonaja sahip Türk bayraklı genel kargo ile kuru dökme yük gemileri çalıştıran donatan işletmelerinin sefer çarteri sözleşmesi türevlerine genel bir eğiliminin olduğu sonucuna varılır.

Saha araştırmasındaki değişkenlerin faktör analizine tabi tutulmasıyla donatanların gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimine etki eden dokuz faktör tespit edilmiştir. Değişkenlerin döndürülmüş faktör analizine tabi tutulmasıyla elde edilen sonuçlar toplam sapmanın %71,32'sini açıklamaktadır. Bu değer tespit edilen faktörlerin anket formunda belirtilen değişkenleri yüksek oranda temsil edebildiği şeklinde yorumlanır. Öte yandan saha araştırmasında kullanılan anket ölçeğinin tutarlılığını test etmek üzere gerçekleştirilen güvenilirlik analizinde alfa katsayısı 0,858 olarak tespit edilmiştir. Buna ilave olarak tespit edilen her bir faktöre ait genel alfa katsayılarının da yüksek çıkması saha araştırmasında kullanılan ölçeğin iç tutarlılığının ve güvenilirliğinin yüksekliğini göstermiştir. Bu sonuçlar ışığında tez çalışmamda geliştirilmiş olan anket formunun amaca yönelik güvenilir sonuçlar vermiş olduğunu söyleyebilirim. Ayrıca bundan sonraki çalışmalar için de bu ölçeğin bir temel olarak kullanılabileceğini düşünmekteyim.

Saha araştırmasında tespit edilen gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimini etkileyen faktörler Şekil 5'teki ilgi şemasında gösterilmiştir.

Şekil 5. Donatanların Gemi Tahsisi Sözleşmesi Türü Seçimini Etkileyen Faktörler



Saha araştırması bulgularına göre “**Piyasadaki risk**” faktörü katılımcılar tarafından desteklenmiştir ve bunun bir gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimini belirleyen etken olduğu ortaya çıkmıştır. Bu faktörün mülakat aşamasında görüş bildiren işletmeler tarafından sıkça belirtilmiş olması da saha araştırmasını destekler niteliktedir. Tüm bunlar bir araya getirildiğinde piyasadaki risk faktörünün gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimini etkilediği sonucuna varılır. “**Çartererin özellikleri**” faktörü ise saha araştırmasına göre katılımcılar tarafından kısmen desteklemektedir. Diğer taraftan mülakat araştırmasında donatan işletmelerince, çartererin özellikle; birinci sınıf (first class) bir çarterer olması, operasyonel kapasitesinin yüksek olması ve finansal açıdan güçlü olması vurgulanmıştır. Bu bulgulara istinaden çartererin özelliklerinin gemi tahsisi sözleşmesi türü seçiminde bir faktör olabileceği söylenebilir ancak bu konuda daha ileri araştırmalar yapılarak belirsizlikler ortadan kaldırılmalıdır. Tespit edilen “**Bilimsel piyasa tahminleme yeterliliği**” faktöründe

de saha araştırması katılımcıları kararsız görüş belirtmiştir. Öte yandan mülakat taramasında doğrudan bu bir etken olarak belirtilmemiş olsa da işletme temsilcileri tarafından gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimine karar verirken bazı istatistiksel verilerin göz önünde bulundurulduğu ifade edilmiştir. Gemi tahsisi sözleşmesi türü seçiminde bilimsel piyasa tahminlerinde bulunabilme yeterliliğinin bir faktör olup olmadığına karar vermek için daha ileri düzeyde araştırmalar yapılmalıdır. **“Donatanın bilgi ve tecrübesi”** faktörünü saha araştırması katılımcıları desteklemiş ve bunun bir etken olduğunu dile getirmiştir. Bu noktada mülakat çalışmasında da bu faktörün donatanın bilgisi ve donatanın tecrübesi olarak iki değişken altında katılımcılar tarafından ifade edildiği görülmüştür. Böylelikle donatanın bilgi ve tecrübesinin gemi tahsisi sözleşmesi türü seçiminde bir faktör olduğu tespit edilmiştir. Saha araştırmasında belirlenen **“Ön yargı”** faktörü daha önceden yapılmış olan ve sonuçları beklenildiği gibi gerçekleşmemiş ticari anlaşmalar sebebiyle işletme yöneticilerinin etkisinde kalabilecekleri negatif düşünceleri tasvir etmektedir. Örneğin önceden gerçekleştirilmiş ve sonuçları zararlı neticelenmiş bir sefer güzergahına geminin bir daha gönderilmemesine karar vermek böyle bir yaklaşımın neticesi olabilir. Gerçekleştirilmiş olan saha araştırmasında ise “ön yargı” faktörü katılımcılar tarafından desteklenmemiştir fakat mülakat esnasında görüşülen bir işletme tarafından dile getirilmiştir. Bu noktada bunun bir faktör olup olmadığı hususunda genellemede bulunmak mümkün değildir. Bunun bir faktör olduğunun tespiti için daha ileri düzey araştırmalar yapılmalıdır. **“Kurumsal yapı ve varlıksal durum”** faktöründe ise katılımcılar kararsız görüş belirtmişlerdir. Halbuki mülakat araştırmasında donatan işletmesinin kurumsal yapısının ve varlıksal durumunun gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimini belirleyen bir etken olduğu yüksek sıklıkta dile getirilmiştir. Bu şartlar altında eldeki bulgulara istinaden bir genellemede bulunmak oldukça zordur. Bu değişkenin değişik boyutlarda ve daha ileri bir araştırmada incelenmesi gerekmektedir. **“Çartererin güvenilirliği”** faktörü saha araştırması katılımcıları tarafından desteklenmiştir. Diğer taraftan bu etken yapılan yüz yüze görüşmelerde de yüksek oranda dile getirilmiştir. Netice itibarıyla çartererin güvenilirliğinin bir gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimini etkileyen faktör olduğu tespit edilmiştir. **“Gemilerin teknik yeterliliği”** faktörünü ise katılımcılar hem gerçekleştirilen mülakatlarda hem de saha araştırmasında dile getirmiştir. Buna göre

gemi tahsisi sözleşmesi türü seçiminde sahip olunan gemilerin özellikleri ve teknik yeterlilikleri gemi tahsisi türü seçimini belirleyen bir faktördür. “**Günlük piyasa değişimi**” faktörü hususunda saha araştırmasında katılımcılar kararsız görüş belirtmiştir ancak bu etken mülakat görüşmeleri esnasında sıkça dile getirilmiştir. Elbette içinde bulunulan ticari durum ve piyasa koşullarının alınan kararlarda doğrudan etkisinin olduğuna dair düz bir mantık kurulabilir. Fakat elde edilen bu saha araştırması ve mülakat sonuçlarına göre bunu doğrudan söylemek mümkün değildir ve ileri araştırma teknikleriyle bu faktör tekrar irdelenmelidir.

Sonuç olarak; tez çalışmamda gemi tahsisi sözleşmesi türleri konusundaki Türk donatan işletmelerinin genel eğilimi ve gemi tahsisi sözleşmesi türü seçiminde etkili olan faktörler gerçekleştirilen saha araştırması ile mülakat araştırması bulgularıyla ortaya konmaya çalışılmıştır. Bu konuyla ilgili olarak daha ileri bir araştırmanın değişik gemi tiplerini işleten yurt çapındaki tüm donatan işletmelerini kapsayacak şekilde genişletilmesi Türk donatanlarının gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimi konusundaki eğilimini daha net bir biçimde ortaya koyacaktır.

Diğer taraftan konu hakkında daha geniş ve detaylı bir kaynak taraması yapılması, daha geniş bir mülakat kitlesine ulaşılabilmesi ve daha uzman araştırma kurumları tarafından incelemeler yapılması halinde, uygulanmış olandan daha güvenilir bir saha araştırması yürütülebilir. Ancak tez çalışmamda kullanılan, sınırlı süre ve imkanlarla hazırlanmış anket formu ve saha araştırması bir ilk olması açısından sonraki araştırmalara temel oluşturabilecek düzeydedir. Keza burada tespit edilen gemi tahsisi sözleşmesi türü seçimine etki eden dokuz faktör de ileride konu hakkında yapılacak daha kapsamlı bir çalışma için oldukça yararlı ipuçları vermektedir.

KAYNAKLAR

Adland, R., Jia, H. (2006). *Charter Market Default Risk: A Conceptual Approach*. Transportation Research. Part E:153.

Alagantürk Light, S. D. (2006). *TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı İle Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler*. İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi. Yıl: 5, Sayı: 10, Güz 2006/2:123-145.

Altunışık, R., Coşkun, R., Yıldırım, E., ve Bayraktaroğlu, S. (2005). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri SPSS Uygulamalı*. Sakarya: Sakarya Kitabevi.

Angelidis, T., Skiadopoulos, G. (2007). *Measuring The Market Risk of Freight Rates: A Value at Risk Approach*. International Journal of Theoretical and Applied Finance. Vol. 11(11):447-448.

Alizadeh, A.H., Adland, R.O., Koekebakker, S. (2007). *Predictive Power and Unbiasedness of Implied Forward Charter Rates*. Journal of Forecasting. Vol. 26:401.

Aspragkathou, D. (2007). *The Happy Day And Issues of The Invalidity of a Notice of Readiness Under English Law*. Journal of Maritime Law & Commerce. Vol. 38(2):195.

Baş, T. (2006). *Anket, Anket nasıl hazırlanır? Anket nasıl uygulanır? Anket nasıl değerlendirilir?*. Ankara: Seçkin Yayıncılık San. ve Tic. A.Ş.

Bessler, W., Drobetz, W., Seidel, J. (2008). *Ship Funds as A New Asset Class: An Empirical Analysis of The Relationship Between Spot and Forward Prices in Freight Markets*. Journal of Asset Management. Vol. 9:104.

Bimco Web (a) (2010). *Time Charter Parties*.

https://www.bimco.org/Corporate/Documents/BIMCO_Documents/Time_Charter_Parties.aspx (25 Mayıs 2010).

Bimco Web (b) (2010). *NYPE 1993 Charter Party Sample*.

https://www.bimco.org/~media/Documents/Document_Samples/Time_Charter_Parties/Sample_Copy_NYPE_93.ashx (27 Mayıs 2010).

Bimco Web (c) (2010). *Baltim 2001 Charter Party Sample*.

https://www.bimco.org/~media/Documents/Document_Samples/Time_Charter_Parties/Sample_Copy_BALTIME1939Revised2001.ashx (27 Mayıs 2010).

Bimco Web (d) (2010). *Boxtime 2004 Charter Party Sample*.

https://www.bimco.org/~media/Documents/Document_Samples/Time_Charter_Parties/Sample_Copy_BOXTIME_2004.ashx (27 Mayıs 2010).

Bulow, L.C. (2006). *Charter Party Consequences of Maritime Security Initiatives: Potential Disputes and Responsive Clauses*. Journal of Maritime Law & Commerce. Vol. 37(1):92-99.

Collins, N. (2000). *The Essential Guide to Chartering and The Dry Freight Market*. London: Clarkson Research Studies.

Çağ, T., Kender, R. (2004). *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi 7. Baskı*. İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.

Çetin, İ. (1997). *Dökme Kuru Yük Gemilerinin Sefer Esasına Göre Kiralanması (Türkiye Uygulaması)*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Davies, M. (1990). *Equitable Relief Against Withdrawal For Non-payment of Hire Under Charter Parties*. Australian Business Law Review. Vol. Oct.:328-332.

Deveci, A.D. (2001). *Konteynır Taşımacılığı Gemi Acenteliği Hizmet Hatalarını Ölçmeye Yönelik Bir Araştırma: İzmir Limanındaki Gemi Acentelerine Yönelik Uygulama*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi: Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

Denizcilik Müsteşarlığı Web (2010). *Denizcilik Müsteşarlığı Bilgi Edinme Linki*.
<http://bilgi.ubak.gov.tr:9080/ULASTR/GetBasvuruYapAction.do?deger=IFSDNF&birimId=23468&kisilik=1&kullaniciId=1174> (16 Haziran 2010).

Dikos, G., Marcus, H.S., Papadatos, P.M., ve Papakonstantinou, V. (2006). *Niver Lines: A System-Dynamics Approach to Tanker Freight Modelling*. Interfaces. Vol. 36(4):327.

DTO Web (a) (2010). *Deniz Ticaret Odası Bilgi Edinme Linki*.
<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Portals/Documents/bilgi-edinme-formu-gercekkisiler.pdf> (7 Haziran 2010).

DTO Web (b) (2010). *Deniz Ticaret Odasına Kayıtlı Armatörler Listesi Takip Linki*.
<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=45> (16 Haziran 2010).

Engelen, S., Meersman, H., Voorde, E.V.D. (2006). *Using System Dynamics in Maritime Economics: an Endogenous Decision Model for Shipowners in The Dry Bulk Sector*. Maritime Policy & Management. Vol. 33(2):155.

Gorton, L., Ihre, R., Sandevärn, A. (1999). *Ship Brokering and Chartering Practice*. London: LLP.

Goulielmos, A.M. (2001). *Operational Management of Shipping Companies*, Atina: Stamoulis Publications.

Goulielmos, A.M., Psifia, M. (2006). *Shipping Finance: Time to Follow A New Track?*. Maritime Policy & Management. Vol.33(3):60.

Goulielmos, A.M., Psifia, M. (2007). *A Study of Trip and Time Charter Freight Rate Indices: 1968-2003*. Maritime Policy & Management. Vol. 34(1):60-65.

Gökdemir, N. (2003). *Deniz Ulaştırmasında Gemi Kiralama Sözleşmeleri ve Uygulamaları*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Projesi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Haigh, S.M., Nomikos, N.K., Bessler, D.A. (2004). *Integration and Causality in International Freight Markets: Modeling With Error Correction and Directed Acyclic Graphs*. Southern Economic Journal. Vol. 2004:146-147.

Jing, L., Marlow, P.B., Hui, W. (2008). *An Analysis of Freight Rate Volatility in Dry Bulk Shipping Markets*. Maritime Policy & Management. Vol. 35(3):248.

Kavussanos, M.G. (2003). *Time Varying Risks Among Segments of The Tanker Freight Markets*. Maritime Economics & Logistics. Vol. 5:231.

Kavussanos, M.G., Alizadeh, A.A. (2002). *The Expectations Hypothesis of The Term Structure And Risk Premia in Dry Bulk Shipping Freight Markets*, Journal of Transport Economics and Policy, 36(2):267–304.

Kavussanos M.G., Alizadeh, A.H. (2001). *Seasonality Patterns in Dry Bulk Shipping Spot and Time Charter Freight Rates*. Transportation Research. Vol. Part E: 444-464.

Kendall, L.C., Buckley, J.J. (2001). *The Business of Shipping*. Centreville, Maryland: Cornell Maritime Press.

Kender, R., Çetingil, E. (2003). *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Genişletilmiş 7. Baskı*. İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.

Kubilay, H. (1999) *Deniz Ticareti Hukuku Dersi Ders Notları*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Mart 1999.

Kurtuluş, K. (1998). *Pazarlama Araştırmaları Genişletilmiş Altıncı Baskı*, İstanbul: Avcıol Basım-Yayın.

Laudien, B. (1992). *Der Mengenvertrag in Deutschen Seefrachtrecht*. Hamburg.

Maritimeknowhow Web (2010). *Standart Charter Party Forms*.
http://maritimeknowhow.com/English/How/Charter_parties/standard_forms.html (28 Mayıs 2010).

Muran, H. (2008). *Zaman Çarteri Sözleşmesinde Çartererin Yükümlülükleri*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Nautischer Verein Zu Bremen Web (2010). *Baltime 1939, NYPE 1946, Baltime 1974, Linertime 1974 Charter Party Forms Samples*.
<http://www.nvzb.de/html/1995/vortraege/13.pdf> (27 Mayıs2010).

Nunes, T. (2004). *Charterer's Liabilities Under The Ship Time Charter*. Houston Journal of International Law. Vol. 26(3):568.

Plomaritou., I.E. (2008) *A Proposed Application of The Marketing Mix Concept To Tramp & Liner Shipping Companies*. Management. Vol.13: 68-69.

Pocuca, M., Zanne D.M. (2009) *The Impact of Global Economic Crisis on The Dry Bulk Shipping Industry*. University of Ljubljana Faculty of Maritime Studies and Transportation Review Article. Vol. Oct.:491.

Redhouse Online Sözlük Web (2010). “Charter” Kelimesi Sözlük Anlamı.
http://www.redhouse.com.tr/sozluk_ara.asp (16 Ağustos 2010).

Scarsi, R. (2007). *The Bulk Shipping Business: Market Cycles and Shipowners’ Biases*. Maritime Policy & Management. Vol. 34(6):588-589.

Sesli Sözlük Web (2010). “Charter” Kelimesi Sözlük Anlamı.
<http://www.seslisozluk.com/?word=charter> (16 Ağustos 2010).

Shipsworld Web (2010). *Gentime 1999 Charter Party Sample*.
http://www.shipsworld.com/shipbroking_forms/GENTIME.pdf (27 Mayıs 2010).

Stopford, M., (1997). *Maritime Economics*. London: Routledge 11 New Fetter Lane.
Tatataroğlu, F.M. (2009). *Türk Hukukunda Gemi Kira Sözleşmeleri*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Projesi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Thuong, L.T., Ho, C. (1987) *Coping With International Freight Rate Volatility*. Journal of Purchasing and Materials Management. Vol. Oct:30.

Tamvakis, M.N., Thanopoulou, H.A. (2000). Does Quality Pay? The Case of The Dry Bulk Market. Transportation Research Part E. Vol. 36:301-302.

Türk Armatörler Birliği Web (2010). *Türk Armatörler Birliği Ana Sayfa*.
<http://www.turkarmatorlerbirligi.com> (15 Haziran 2010).

Türkiye Büyük Millet Meclisi Web (27 Eylül 2007). *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)*. TBMM 23. Dönem 2. Yasama Yılı (S. Sayısı 96). <http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf> (15 Ağustos 2010).

Ülgener, F. (2000). *Çarter Sözleşmeleri I Genel Hükümler Sefer Çarteri Sözleşmesi*. İstanbul: Der Yayınevi.

Veenstra, A.W., Franses, P.H. (1997). A Co-Integration Approach To Forecasting Freight Rates In The Dry Bulk Shipping Sector. *Pergamon Transpn Res. A*. Vol. 31(6):447.

Wikipedi Özgür Ansiklopedi Web (2010). *Deniz Ticareti Hukuku*.
http://tr.wikipedia.org/wiki/Deniz_ticareti_hukuku (16 Ağustos 2010).

Wei, J.F. (2001). *Shipping Industry In The Twenty-First Century*. Practical Design of Ships and Other Floating Structures. Vol. 2001:22.

Weixia, G., Lindenbaum, J.A. (2006). *The NYPE 93 Arbitration Clause: Where Ends the Open-end?*. *Journal of Maritime Law & Commerce*. Vol. 37(2):247-248.

Wilford, M., Coghlin, T., Kimball, J.D. (1989). *Time Charters*. London: LLP.

Williams, H. (1999). *Chartering Documents*. London: LLP.

Zargan İngilizce Sözlük Web (2010). “*Charter*” *Kelimesi Sözlük Anlamı*.
<http://www.zargan.com/sozluk.asp?Sozcuk=charter> (16 Ağustos 2010).

Zekos, I.G. (1997). *Bills of Lading Under Charter Parties and Their Contractual Role Under Greek, United States and English Law*. *Managerial Law*. Vol. 39(6):11-16.

EKLER

EK-1 Baltime 1939 Çarter Parti Formu

(Sayfa Aralığı 245-246)

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE
(Formerly The Baltic and White Sea Conference)
UNIFORM TIME-CHARTER

Issued 1/1/1909
Amended 1/1/1911
Amended 1/1/1912
Amended 1/1/1920
Amended 1/1/1930
Amended 1/1/1950
Amended 1/1/1974

Code-Name

Balttime

1939

IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between _____ Owners 1

Description of Vessel of the Vessel called _____ of _____ tons gross Register, 2
classified _____ of _____ indicated horse power, 3
carrying about _____ tons deadweight on Board of Trade summer freeboard inclusive 4
of bunkers, stores, provisions and boiler water, having as per builder's plan _____ cubic-feet 5
gross capacity, exclusive of permanent bunkers, which contain about _____ tons, and fully loaded capable 6
of steaming about _____ knots in good weather and smooth water on a consumption of about 7
_____ tons best Welsh coal, or about _____ tons oil-fuel, now _____ 8
and _____ 9

Charterers of _____ Charterers, as follows: 10

Period 1. The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of _____ 11
calendar months from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered 12
and placed at the disposal of the Charterers between 9 a. m. and 6 p. m., or between 9 a. m. and 2 p. m. 13

Port of delivery if on Saturday, at _____ 14
_____ in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers 15
may direct, she being in every way fitted for ordinary cargo service. 16

Time of delivery The Vessel to be delivered _____ 17
Trade 2. The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only 18
between good and safe ports or places where she can safely lie always afloat within the following 19
limits: 20

Owners to provide No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium 21
carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) to be shipped. 22

3. The Owners to provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all 23
deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery 24
during service. 25
The Owners to provide one winchman per hatch. If further winchmen are required, or if the 26
stevedores refuse or are not permitted to work with the Crew, the Charterers to provide and pay 27
qualified shore-winchmen. 28

Charterers to provide 4. The Charterers to provide and pay for all coals, including galley coal, oil-fuel, water for boilers, 29
port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, 30
consular charges (except those pertaining to the Master, Officers and Crew), canal, dock and other dues 31
and charges, including any foreign general municipality or state taxes, also all dock, harbour and 32
tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery 33
or after re-delivery), agencies, commissions, also to arrange and pay for loading, trimming, stowing (including 34
dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and 35
delivery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied to officials and men in their service and all 36
other charges and expenses whatsoever including detention and expenses through quarantine (including 37
cost of fumigation and disinfection). 38
All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special 39
gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be 40
for the Charterers' account. The Vessel to be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary 41
runners capable of handling lifts up to 2 tons. 42

Bunkers 5. The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery to take over and 43
pay for all coal or oil-fuel remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. 44
The Vessel to be re-delivered with not less than _____ tons and not exceeding _____ tons of coal or 45
oil-fuel in the Vessel's bunkers. 46

Hire 6. The Charterers to pay as hire: _____ 47
per 30 days, commencing in accordance with clause 1 until her re-delivery to the Owners. 48

Payment Payment of hire to be made in cash, in _____ without discount, every 49
30 days, in advance. 50
In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of 51
the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality 52
whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers 53
under the Charter. 54

Re-delivery 7. The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when 55
delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option in 56

Notice between 9 a. m. and 6 p. m., and 9 a. m. and 2 p. m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not 57
be a Sunday or legal Holiday. 58
The Charterers to give the Owners not less than ten days' notice at which port and on about 59
which day the Vessel will be re-delivered. 60
Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the 61
Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be 62
reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination 63
of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate 64
if higher than the rate stipulated herein. 65

Cargo Space 8. The whole reach and burthen of the Vessel, including lawful deck-capacity to be at the 66
Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, 67
tackle, apparel, furniture, provisions and stores. 68

Master 9. The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch and to render customary assistance 69
with the Vessel's Crew. The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment 70
agency, or other arrangements. The Charterers to indemnify the Owners against all consequences or 71
liabilities arising from the Master, Officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or 72
otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for 73
overcarrying goods. The Owners not to be responsible for shortage, mixture, marks, nor for number 74
of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise. 75
If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers, or 76
Engineers, the Owners, on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, 77
and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments. 78

Directions and Logs	10. The Charterers to furnish the Master with all instructions and sailing directions and the Master and Engineer to keep full and correct logs accessible to the Charterers or their Agents.	79 80
Suspension of Hire etc.	11. (A) In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the vessel and continuing for more than twentyfour consecutive hours, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly. (B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants.	81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91
Cleaning Boilers	12. Cleaning of boilers whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterers to give the Owners necessary time for cleaning. Should the Vessel be detained beyond 48 hours hire to cease until again ready.	92 93 94
Responsibility and Exemption	13. The Owners only to be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners not to be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour (including the Master, Officers or Crew) whether partial or general. The Charterers to be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by goods being loaded contrary to the terms of the Charter or by improper or careless bunkering or loading, stowing or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or that of their servants.	95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106
Advances	14. The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only interest at 6 per cent p.a., such advances to be deducted from hire.	107 108 109
Excluded Ports	15. The Vessel not to be ordered to nor bound to enter: a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to force ice. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions. Unforeseen detention through any of above causes to be for the Charterers' account.	110 111 112 113 114 115 116 117 118
Loss of Vessel	16. Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	119 120 121 122
Overtime	17. The Vessel to work day and night if required. The Charterers to refund the Owners their outlays for all overtime paid to Officers and Crew according to the hours and rates stated in the Vessel's articles.	123 124 125
Lien	18. The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.	126 127 128
Salvage	19. All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and coal or oil-fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.	129 130 131 132 133
Sublet	20. The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.	134 135
War	21. (A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler. (B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks, (1) the Owners to be entitled from time to time to insure their interests in the Vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved thereby on such terms as they shall think fit, the Charterers to make a refund to the Owners of the premium on demand; and (2) notwithstanding the terms of clause 11 hire to be paid for all time lost including any lost owing to loss of or injury to the Master, Officers, or Crew or to the action of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks. (C) In the event of the wages of the Master, Officers and/or Crew or the cost of provisions and/or stores for deck and/or engine room and/or insurance premiums being increased by reason of or during the existence of any of the matters mentioned in section (A) the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account therefor, such account being rendered monthly. (D) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions. (E) In the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war, hostilities, warlike operations, revolution, or civil commotion, both the Owners and the Charterers may cancel the Charter and, unless otherwise agreed, the Vessel to be redelivered to the Owners at the port of destination or, if prevented through the provisions of section (A) from reaching or entering it, then at a near open and safe port at the Owners' option, after discharge of any cargo in board. (F) If in compliance with the provisions of this clause anything is done or is not done, such not to be deemed a deviation.	136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169
Section (C) is optional and should be deleted unless agreed		
Cancelling	22. Should the Vessel not be delivered by the _____ day of _____ 19____, the Charterers to have the option of cancelling. If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, to declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.	170 171 172 173
Arbitration	23. Any dispute arising under the Charter to be referred to arbitration in London (or such other place as may be agreed) one Arbitrator to be nominated by the Owners and the other by the Charterers, and in case the Arbitrators shall not agree then to the decision of an Umpire to be appointed by them, the award of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties.	174 175 176 177 178
General Average	24. General Average to be settled according to York/Antwerp Rules, 1974. Hire not to contribute to General Average.	179 180
Commission	25. The Owners to pay a commission of _____ to _____	181

on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission.
Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.

EK-2 Nype 1946 Çarter Parti Formu

(Sayfa Aralığı 248-249)

Time Charter

GOVERNMENT FORM

Approved by the New York Produce Exchange

November 6th, 1913—Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946

1 **This Charter Party,** made and concluded in day of 19.....

2 Between

3 Owners of the good { Steamship }
Motorship } of

4 of tons gross register, and tons net register, having engines of indicated horse power
5 and with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient state, and classed

6 at of about cubic feet bale capacity, and about tons of 2240 lbs.

7 deadweight capacity (cargo and bunkers, including fresh water and stores not exceeding one and one-half percent of ship's deadweight capacity,
8 allowing a minimum of fifty tons) on a draft of feet inches on Summer freeboard, inclusive of permanent bunkers,
9 which are of the capacity of about tons of fuel, and capable of steaming, fully laden, under good weather
10 conditions about knots on a consumption of about tons of best Welsh coal—best grade fuel oil—best grade Diesel oil,
11 now
12 and Charterers of the City of

13 **Witnesseth,** That the said Owners agree to let, and the said Charterers agree to hire the said vessel, from the time of delivery, for
14 about

15 within below mentioned trading limits.

16 Charterers to have liberty to sublet the vessel for all or any part of the time covered by this Charter, but Charterers remaining responsible for
17 the fulfillment of this Charter Party.

18 Vessel to be placed at the disposal of the Charterers, at

19
20 in such dock or at such wharf or place (where she may safely lie, always afloat, at all times of tide, except as otherwise provided in clause No. 6), as
21 the Charterers may direct. If such dock, wharf or place be not available time to count as provided for in clause No. 5. Vessel on her delivery to be
22 ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for the service, having water ballast, winches and
23 donkey boiler with sufficient steam power, or if not equipped with donkey boiler, then other power sufficient to run all the winches at one and the same
24 time (and with full complement of officers, seamen, engineers and firemen for a vessel of her tonnage), to be employed, in carrying lawful merchan-
25 dise, including petroleum or its products, in proper containers, excluding

26 (vessel is not to be employed in the carriage of Live Stock, but Charterers are to have the privilege of shipping a small number on deck at their risk,
27 all necessary fittings and other requirements to be for account of Charterers), in such lawful trades, between safe port and/or ports in British North
28 America, and/or United States of America, and/or West Indies, and/or Central America, and/or Caribbean Sea, and/or Gulf of Mexico, and/or
29 Mexico, and/or South America and/or Europe
30 and/or Africa, and/or Asia, and/or Australia, and/or Tasmania, and/or New Zealand, but excluding Magdalena River, River St. Lawrence between
31 October 31st and May 15th, Hudson Bay and all unsafe ports; also excluding, when out of season, White Sea, Black Sea and the Baltic.
32
33
34

35 as the Charterers or their Agents shall direct, on the following conditions:

36 1. That the Owners shall provide and pay for all provisions, wages and consular shipping and discharging fees of the Crew; shall pay for the
37 insurance of the vessel, also for all the cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including boiler water and maintain her class and keep
38 the vessel in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service.

39 2. That the Charterers shall provide and pay for all the fuel except as otherwise agreed, Port Charges, Pilotages, Agencies, Commissions,
40 Consular Charges (except those pertaining to the Crew) and all other usual expenses except those before stated, but when the vessel puts into
41 a port for causes for which vessel is responsible, then all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of
42 illness of the crew to be for Owners account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited white vessel is employed under this
43 charter to be for Charterers account. All other fumigations to be for Charterers account after vessel has been on charter for a continuous period
44 of six months or more.

45 Charterers are to provide necessary dunnage and shifting boards, also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but
46 Owners to allow them the use of any dunnage and shifting boards already aboard vessel. Charterers to have the privilege of using shifting boards
47 for dunnage, they making good any damage thereto.

48 3. That the Charterers, at the port of delivery, and the Owners, at the port of re-delivery, shall take over and pay for all fuel remaining on
49 board the vessel at the current prices in the respective ports, the vessel to be delivered with not less than tons and not more than
50 tons and to be re-delivered with not less than tons and not more than tons.

51 4. That the Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of

52 United States Currency per ton on vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and
53 stores, on summer freeboard, per Calendar Month, commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at
54 and after the same rate for any part of a month; hire to continue until the hour of the day of her re-delivery in like good order and condition, ordinary
55 wear and tear excepted, to the Owners (unless lost) at

56 unless otherwise mutually agreed. Charterers are to give Owners not less than days
57 notice of vessel's expected date of re-delivery, and probable port.

58 5. Payment of said hire to be made in New York in cash in United States Currency, semi-monthly in advance, and for the last half month or
59 part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire is to be paid for the balance day by day, as it becomes
60 due, if so required by Owners, unless bank guarantee or deposit is made by the Charterers, otherwise failing the punctual and regular payment of the
61 hire, or bank guarantee, or on any breach of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Char-
62 terers, without prejudice to any claim they (the Owners) may otherwise have on the Charterers. Time to count from 7 a.m. on the working day
63 following that on which written notice of readiness has been given to Charterers or their Agents before 4 p.m., but if required by Charterers, they
64 to have the privilege of using vessel at once, such time used to count as hire.

65 Cash for vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced as required by the Captain, by the Charterers or their Agents, subject
66 to 2½% commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application
67 of such advances.

68 6. That the cargo or cargoes be laden and/or discharged in any dock or at any wharf or place that Charterers or their Agents may
69 direct, provided the vessel can safely lie always afloat at any time of tide, except at such places where it is customary for similar size vessels to safely
70 lie aground.

71 7. That the whole reach of the Vessel's Hold, Decks, and usual places of loading (not more than she can reasonably stow and carry), also
72 accommodations for Supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for Ship's officers, crew,
73 tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel. Charterers have the privilege of passengers as far as accommodations allow, Charterers
74 paying Owners per day per passenger for accommodations and meals. However, it is agreed that in case any fines or extra expenses are
75 incurred in the consequence of the carriage of passengers, Charterers are to bear such risk and expense.

76 8. That the Captain shall prosecute his voyages with the utmost despatch, and shall render all customary assistance with ship's crew and
77 boats. The Captain (although appointed by the Owners), shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and
78 agency; and Charterers are to load, stow, and trim the cargo at their expense under the supervision of the Captain, who is to sign Bills of Lading for
79 cargo as presented, in conformity with Mate's or Tally Clerk's receipts.

80 9. That if the Charterers shall have reason to be dissatisfied with the conduct of the Captain, Officers, or Engineers, the Owners shall on
81 receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in the appointments.

82 10. That the Charterers shall have permission to appoint a Supercargo, who shall accompany the vessel and see that voyages are prosecuted

83 with the utmost despatch. He is to be furnished with free accommodation, and same fare as provided for Captain's table. Charterers paying at the
84 rate of \$1.00 per day. Owners to victual Pilots and Customs Officers, and also, when authorized by Charterers or their Agents, to victual Tally
85 Clerks, Stevedore's Foreman, etc. Charterers paying at the current rate per meal, for all such victualling.

86 11. That the Charterers shall furnish the Captain from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, and the
87 Captain shall keep a full and correct Log of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their Agents, and furnish the Char-
88 terers, their Agents or Supercargo, when required, with a true copy of daily Logs, showing the course of the vessel and distance run and the con-
89 sumption of fuel.

90 12. That the Captain shall use diligence in caring for the ventilation of the cargo.
91 13. That the Charterers shall have the option of continuing this charter for a further period of

92

93 on giving written notice thereof to the Owners or their Agents days previous to the expiration of the first-named term, or any declared option.
94 14. That if required by Charterers, time not to commence before and should vessel

95 not have given written notice of readiness on or before but not later than 4 p.m. Charterers or
96 their Agents to have the option of cancelling this Charter at any time not later than the day of vessel's readiness.

97 15. That in the event of the loss of time from deficiency of men or stores, fire, breakdown or damages to hull, machinery or equipment.
98 grounding, detention by average accidents to ship or cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other cause
99 preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost; and if upon the voyage the speed be reduced by
100 defect in or breakdown of any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence
101 thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire.

102 16. That should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be
103 returned to the Charterers at once. The act of God, enemies, fire, restraint of Princes, Rulers and People, and all dangers and accidents of the Seas,
104 Rivers, Machinery, Boilers and Steam Navigation, and errors of Navigation throughout this Charter Party, always mutually excepted.

105 The vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the
106 purpose of saving life and property.

107 17. That should any dispute arise between Owners and the Charterers, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York.
108 one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them, shall be final, and for
109 the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The Arbitrators shall be commercial men.

110 18. That the Owners shall have a lien upon all cargoes, and all sub-freights for any amounts due under this Charter, including General Aver-
111 age contributions, and the Charterers to have a lien on the Ship for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess
112 deposit to be returned at once. Charterers will not suffer, nor permit to be mortgaged, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which
113 might have priority over the title and interest of the owners in the vessel.

114 19. That all derelicts and salvage shall be for Owners' and Charterers' equal benefit after deducting Owners' and Charterers' expenses and
115 Crew's proportion. General Average shall be adjusted, stated and settled, according to Rules 1 to 15, inclusive, 17 to 22, inclusive, and Rule F of
116 York-Antwerp Rules 1924, at such port or place in the United States as may be selected by the carrier, and as to matters not provided for by these
117 Rules, according to the laws and usages at the port of New York. In such adjustment disbursements in foreign currencies shall be exchanged into
118 United States money at the rate prevailing on the dates made and allowances for damage to cargo claimed in foreign currency shall be converted at
119 the rate prevailing on the last day of discharge at the port or place of final discharge of such damaged cargo from the ship. Average agreement or
120 bond and such additional security, as may be required by the carrier, must be furnished before delivery of the goods. Such cash deposit as the carrier
121 or his agents may deem sufficient as additional security for the contribution of the goods and for any salvage and special charges thereon, shall, if
122 required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery. Such deposit shall, at the option of the
123 carrier, be payable in United States money and be remitted to the adjuster. When so remitted the deposit shall be held in a special account at the
124 place of adjustment in the name of the adjuster pending settlement of the General Average and refunds or credit balances, if any, shall be paid in
125 United States money.

126 In the event of accident, danger, damage, or disaster, before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever,
127 whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the
128 goods, the shipper and the consignee, jointly and severally, shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices,
129 losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the
130 goods. If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully and in the same manner as if such salving ship or
131 ships belonged to strangers.

132 Provisions as to General Average in accordance with the above are to be included in all bills of lading issued hereunder.

133 20. Fuel used by the vessel while off hire, also for cooking, condensing water, or for grates and stoves to be agreed to as to quantity, and the
134 cost of replacing same, to be allowed by Owners.

135 21. That as the vessel may be from time to time employed in tropical waters during the term of this Charter, Vessel is to be docked at a
136 convenient place, bottom cleaned and painted whenever Charterers and Captain think necessary, at least once in every six months, reckoning from
137 time of last painting, and payment of the hire to be suspended until she is again in proper state for the service.

138

139 22. Owners shall maintain the gear of the ship as fitted, providing gear (for all derricks) capable of handling lifts up to three tons, also
140 providing ropes, falls, slings and blocks. If vessel is fitted with derricks capable of handling heavier lifts, Owners are to provide necessary gear for
141 same, otherwise equipment and gear for heavier lifts shall be for Charterers' account. Owners also to provide on the vessel lanterns and oil for
142 night work, and vessel to give use of electric light when so fitted, but any additional lights over those on board to be at Charterers' expense. The
143 Charterers to have the use of any gear on board the vessel.

144 23. Vessel to work night and day, if required by Charterers, and all winches to be at Charterers' disposal during loading and discharging;
145 steamer to provide one winchman per hatch to work winches day and night, as required, Charterers agreeing to pay officers, engineers, winchmen,
146 deck hands and donkeymen for overtime work done in accordance with the working hours and rates stated in the ship's articles. If the rules of the
147 port, or labor unions, prevent crew from driving winches, shore Winchmen to be paid by Charterers. In the event of a disabled winch or winches, or
148 insufficient power to operate winches, Owners to pay for shore engine, or engines, in lieu thereof, if required, and pay any loss of time occasioned
149 thereby.

150 24. It is also mutually agreed that this Charter is subject to all the terms and provisions of and all the exemptions from liability contained
151 in the Act of Congress of the United States approved on the 13th day of February, 1893, and entitled "An Act relating to Navigation of Vessels,
152 etc.," in respect of all cargo shipped under this charter to or from the United States of America. It is further subject to the following clauses, both
153 of which are to be included in all bills of lading issued hereunder:

154 U.S.A. Clause Paramount
155 This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April
156 16, 1936, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of
157 any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading
158 be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further.

159 Both-to-Blame Collision Clause
160 If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the
161 Master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried
162 hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss
163 or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-
164 carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her
165 owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.

166 25. The vessel shall not be required to enter any ice-bound port, or any port where lights or light-ships have been or are about to be with-
167 drawn by reason of ice, or where there is risk that in the ordinary course of things the vessel will not be able on account of ice to safely enter the
168 port or to get out after having completed loading or discharging.

169 26. Nothing herein stated is to be construed as a demise of the vessel to the Time Charterers. The owners to remain responsible for the
170 navigation of the vessel, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.

171 27. A commission of 2½ per cent is payable by the Vessel and Owners to
172

173 on hire earned and paid under this Charter, and also upon any continuation or extension of this Charter.
174 28. An address commission of 2½ per cent payable to on the hire earned and paid under this Charter.

175 By cable authority from For Owners

The original Charter Party in our possession. BROKERS. As.....

EK-3 Linertime 1974 Çarter Parti Formu

(Sayfa Aralığı 251-254)



THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE
 Deep Sea Time Charter (Box Layout 1974)
 CODE NAME: "LINERTIME"

PART I

1. Shipbroker		2. Place and date	
3. Owners/Place of business		4. Charterers/Place of business	
5. Vessel's name	6. GRT/NRT	7. Class	8. Indicated horse power
9. Total tons d.w. (abt.) on summer freeboard		10. Quantity of stores, provisions and fresh water not exceeding (tons)	
11. Cubic-feet grain/bale capacity available for cargo		12. Permanent bunkers (abt.)	
13. Speed capability in knots (abt.) on a consumption per 24 hours of (abt.)		14. Present position	
15. Period of hire (Cl. 1)		18. Port of delivery (also indicate alternative (a) or (b)) (Cl. 1)	
		17. Time for delivery (Cl. 1)	
18. Number of days' notice of expected date of delivery (Cl. 1)		19. Cancelling date (Cl. 2)	
20. Trade limits (also indicate alternative (a) or (b)) (Cl. 3)			
21. Injurious, inflammable or dangerous goods limited to (also state name of authorities concerned) (Cl. 3)		22. Vessel's cargo handling gear (Cl. 5)	
23. Fuel consumption in port per 24 hours (abt.) (Cl. 5)		24. Bunker price (indicate alternative (a) or (b) and fixed price if agreed) (Cl. 6)	
25. Bunkers on delivery (state min. and max. quantities) (Cl. 6)		26. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantities) (Cl. 6)	
27. Charter hire (also indicate alternative (a) or (b)) (Cl. 7)		28. Hire payment (state currency, mode and place of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 7)	
29. Place or range of re-delivery (Cl. 8)		30. Number of days' preliminary and final notice of port and date of re-delivery (Cl. 8)	
31. Suspension of hire etc. (Indic. no. of consecutive hours) (Cl. 14 (A))		32. Cleaning of boilers etc. (Indicate number of hours) (Cl. 15)	
33. Advances (only to be filled in if special agreement made) (Cl. 16)		34. Overtime (state lumpsum or if other special agreement made) (Cl. 19)	
35. War (only to be filled in if Section (C) agreed) (Cl. 23)		36. General average to be settled in (Cl. 24)	
37. Supercargo (state price agreed) (Cl. 27)		38. Meals (state price agreed) (Cl. 28)	
39. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 33)			
40. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed			

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (for the Owners)	Signature (for the Charterers)
----------------------------	--------------------------------

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen Issued September 1st, 1968

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net Register tons indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated horse power as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on summer freeboard inclusive of bunkers, as well as stores, provisions and fresh water not exceeding the number of tons indicated in Box 10 having a cubic-feet grain/bale capacity available for cargo as stated in Box 11, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 12, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 13 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons stated in Box 13 per 24 hours, now in position as stated in Box 14, and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14		
1. Period and Port of Delivery	15		
The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 15 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 7 a.m. and 10 p.m., or between 7 a.m. and noon if on Saturday, at the port stated in Box 16 in such ready berth where she can safely lie	16 17 18 19 20 21		
(a) always afloat*	22		
(b) always afloat or safely aground where it is customary for vessels of similar size and draught to be safe aground*	23 24		
as the Charterers may direct, she being in every way fitted for ordinary dry cargo service with cargo holds well swept, cleaned and ready to receive cargo before delivery under this Charter. (* state alternative agreed in Box 16).	25 26 27 28		
Time for Delivery	29		
The Vessel to be delivered not before the date indicated in Box 17. The Owners to give the Charterers not less than the number of days' notice stated in Box 18 of the date on which the Vessel is expected to be ready for delivery. The Owners to keep the Charterers closely advised of possible changes in Vessel's position.	30 31 32 33 34 35		
2. Cancelling	36		
Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 19, the Charterers to have the option of cancelling. If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, to declare within 48 hours (Sundays and Holidays excluded) after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.	37 38 39 40 41 42		
3. Trade	43		
The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe ports or places where she can safely lie	44 45 46		
(a) always afloat*	47		
(b) always afloat or safely aground where it is customary for vessels of similar size and draught to be safe aground*	48 49		
within the limits as stated in Box 20. (* state alternative agreed in Box 20).	50 51		
No live stock, sulphur and pitch in bulk to be shipped. Injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) to be limited to the number of tons stated in Box 21 and same to be packed, loaded, stowed and discharged in accordance with the regulations of the local authorities and Board of Trade as specified in Box 21, and if any special measures have to be taken by reason of having this cargo aboard including cost of erection and dismantling magazines, etc., same to be at Charterers' expense and in Charterers' time.	52 53 54 55 56 57 58 59 60 61		
Nuclear Fuel	62		
Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion does not apply to radio-isotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has been obtained to loading thereof.	63 64 65 66 67 68 69		
4. Owners to Provide	70		
The Owners to provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service. The Owners to provide one winchman per working hatch. In lieu of winchmen the Charterers are entitled to ask for two watchmen. If further winchmen or watchmen are required, or if the stowdorees refuse or are not permitted to work with the Crew, the Charterers to provide and pay qualified men. The gangway watchmen to be provided by the Owners but where compulsory to employ gangway watchmen from shore, the expenses to be for the Charterers' account.	71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81		
5. Charterers to Provide	82		
The Charterers to pay all dock, harbour, light and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery). Whilst on hire the Charterers to provide and pay for all fuel, water for boilers, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those payable to the consulates of the country of the Vessel's flag) canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, agencies, commissions, also to arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, any other survey on cargo, meals supplied to officials and men in their service at the rate per man per meal indicated in Boxes 37 and 38, respectively, and all other charges and expenses whatsoever.	83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97		
Cargo Gear	98		
All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be for the Charterers' account unless already on board. The Vessel is fitted with cargo handling gear as specified in Box 22. This gear is to be kept in full working order for immediate use, the Charterers however to give sufficient notice of their intention to use heavy lift gear.	99 100 101 102 103 104 105 106		
Cargo Gear Certificate	107		
The Owners guarantee the Vessel possesses cargo gear register and certificates in compliance with requirement of International Labour Organization Convention No. 32.	108 109 110		
Fuel Consumption in Port	111		
The Vessel's normal fuel consumption whilst in port working all cargo gear is about the number of tons stated in Box 23 per 24 hours.	112 113		
6. Bunkers	114		
The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery to take over and pay for all fuel remaining in the Vessel's bunkers at	115 116 117		
(a) current price, at the respective ports*	118		
(b) a fixed price per ton*	119		
(* state alternative agreed in Box 24).	120		
The Vessel to be delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons stated in Box 25 in the Vessel's bunkers.	121 122 123		
The Vessel to be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons stated in Box 26 in the Vessel's bunkers.	124 125 126		
7. Hire	127		
The Charterers to pay as hire the rate stated in Box 27	128		
(a) per 30 days*	129		
(b) per day*,	130		
commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners. (* state alternative agreed in Box 27).	131 132 133		
Payment	134		
Payment of hire to be made in cash, in the currency stated in Box 28 without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 28.	135 136 137		
In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without notice any protest and without interference by any court or any other authority whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.	138 139 140 141 142		
Last Hire Payment	143		
Should the Vessel be on her voyage towards port of re-delivery at time a payment of hire is due, said payment to be made for such length of time as the Owners or their Agents and the Charterers or their Agents may agree upon as estimated time necessary to complete the voyage, taking into account bunkers to be taken over by the Vessel and estimated disbursements for the Owners' account before re-delivery and when the Vessel is re-delivered any difference to be refunded by the Owners or paid by the Charterers, as the case may require.	144 145 146 147 148 149 150 151 152		
8. Re-delivery	153		
The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at a safe and ice-free port in the Charterers' option in the place or within the range stated in Box 29 between 7 a.m. and 10 p.m., and 7 a.m. and noon on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday. Repairs for the Charterers' account as far as possible to be effected simultaneously with dry-docking or annual repairs, respectively; if any further repairs are required, for time occupied in effecting such repairs the Owners to receive compensation at the hire agreed in this Charter. The Charterers always to be properly notified of the time and place when and where repairs for their account will be performed.	154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166		
Notice	167		
The Charterers to give the Owners not less than the number of days' preliminary and the number of days' final notice as stated in Box 30 of the port of re-delivery and the date on which the Vessel is expected to be ready for re-delivery. The Charterers to keep the Owners closely advised of possible changes in the Vessel's position. Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period may be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.	168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178		
9. Cargo Space	180		
The whole reach and burden of the Vessel, including lawful deck-capacity to be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.	181 182 183 184		
10. Master	185		
The Charterers to give the necessary sailing instructions, subject to the limits of the Charter. The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch and render customary assistance with the Vessel's Crew. The Master and Engineer to keep full and correct logs including scrap logs accessible to the Charterers or their Agents. If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers, or Engineers, the Owners on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.	186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197		
11. Bills of Lading	198		
The Charterers to have the option of using their own regular Bill of Lading form. The Bill of Lading to contain Paramount Clause incorporating Hague Rules legislation, the Amended Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.	199 200 201 202		
12. Responsibility	203		
The Charterers shall keep and care for the cargo at loading and discharging ports, arrange for any transshipment, and deliver the cargo at destination.	204 205 206		

The Charterers shall load, stow, trim and discharge the cargo at their expense under supervision of the Master who shall sign Bills of Lading as presented, in conformity with Mate's or tally clerk's receipts. The Charterers shall be responsible for the accuracy of all statements of fact in such Bills of Lading. The Owners shall be liable for claims in respect of cargo arising or resulting from:	207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225	a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel;	315 316
ice	225	b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to force ice, nor to follow ice-breakers when inwards bound. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions. Detention through any of above causes to be for the Charterers' account.	317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329
If the cargo is the property of the Charterers, the Owners shall have the same responsibility as they would have had under this Clause had the cargo been the property of a third party and carried under a Bill of Lading incorporating the Hague Rules. The Charterers shall be liable for Customs or other fines or penalties, whether or not lawfully levied or imposed, relating to the cargo or other property or persons carried with Charterers' approval or to the acts or omissions of the owners of the cargo. Claims for death and personal injury shall be borne by the Owners unless caused by the act, neglect or default of the Charterers, their servants or agents including stevedores and all others for whom Charterers are responsible under this Charter. If for any reason the Owners or the Charterers are obliged to pay any claims, Customs or other fines or penalties, for which the other party has assumed liability as above, that other party hereby agrees to indemnify the Owners or Charterers as the case may be against all loss, damage or expenses arising or resulting from such claims. However, the Owners' indemnity to the Charterers under this clause shall be restricted in that amount to which the Owners' liability would have been limited had they been sued directly.	226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245	18. Loss of Vessel	330
Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	246	19. Overtime	336
As between the Charterers and the Owners, the responsibility for any loss, damage, delay or failure in performance of this Charter, not dealt with in Clause 12, to be subject to the following mutual exceptions:	247 248 249 250	The Vessel to work day and night if required. The Charterers to pay Owners a lumpsum per 30 days as indicated in Box 34 or pro rata for any overtime to Officers and Crew, unless other agreement is made according to Box 34.	337 338 339 340
Act of God, act of war, civil commotions, strikes, lock-outs, restraint of princes and rulers, quarantine restrictions. Further, such responsibility upon the Owners to be subject to the following exceptions:	251 252 253 254	20. Lien	341
Any act or neglect by the Master, pilots or other servants of the Owners in the navigation or management of the Vessel, fire or explosion not due to the personal fault of the Owners or their Manager, collision or stranding, unforeseeable breakdown or any latent defect in the Vessel's hull, equipment or machinery. The above provisions in no way to affect the provisions as to suspension of hire in this Charter.	255 256 257 258 259 260 261	The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned. The Charterers will not suffer, nor permit to be continued any lien or encumbrance incurred by them or their Agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel.	342 343 344 345 346 347 348
14. Suspension of Hire, etc.	262	21. Salvage	349
(A) In the event of dry-docking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, strike of Master, Officers and Crew, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than the number of consecutive hours indicated in Box 31, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required. Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the Cargo, the hire to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom.	263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277	All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the Charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.	350 351 352 353 354 355 356
Winch Breakdown	277	22. Sublet	357
In the event of a breakdown of a winch or winches, not caused by carelessness of shore labourers, the time lost to be calculated pro rata for the period of such inefficiency in relation to the number of winches required for work. If the Charterers elect to continue work, the Owners are to pay for shore appliances in lieu of the winches, but in such cases the Charterers to pay full hire. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	278 279 280 281 282 283 284	The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.	358 359 360 361
Detention for Charterers' Account	285	23. War	362
(B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants.	286 287 288 289 290 291 292 293	(A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war, hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.	363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377
Dry-docking	294	(B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks,	378
Owners to give the Charterers at least four weeks notice of their intention of dry-docking the ship for bottom painting and normal maintenance work and actual time and place for such dry-docking to be mutually agreed.	295 296 297 298	1) the Owners to be entitled from time to time to insure their interests in the Vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved thereby on such terms as they shall think fit, the Charterers to make a refund to the Owners of the premium on demand; and	379 380 381
15. Cleaning Boilers, etc.	299	2) notwithstanding the terms of Clause 14 hire to be paid for all time lost including any lost owing to loss of or injury to the Master, Officers or Crew or to the action of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks.	382 383 384 385
Cleaning of boilers or opening of pistons whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterers to give the Owners necessary time for such work at an interval of not less than three months for this purpose. Should the Vessel be detained beyond the number of hours stated in Box 32 hire to cease until again ready. The Owners or the Master to give the Charterers reasonable notice of their intention to clean boilers or open pistons.	300 301 302 303 304 305 306	(C) In the event of the wages and/or war bonus of the Master, Officers and/or Crew or the cost of provisions and/or stores for deck and/or engine room and/or insurance and/or war risk insurance premiums being increased by reason of or during the existence of any of the matters mentioned in Section (A) the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account therefor, such account being rendered monthly.	386 387 388 389 390 391 392 393
16. Advances	307	(D) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions.	394 395 396 397 398 399 400
The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only one per cent. commission, such advances to be deducted from hire, unless other agreement is made according to Box 33.	308 309 310 311 312	(E) In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following countries: the United Kingdom, the United States of America, France, the Union of Soviet Socialist Republics, the People's Republic of China or	401 402 403 404 405
17. Excluded Ports	313	In the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war (whether there be a declaration of war or not)	406 407 408
The Vessel not to be ordered to nor bound to enter:	314	either the Owners or the Charterers may cancel this Charter, whereupon the Charterers shall re-deliver the Vessel to the Owners in accordance with Clause 8, if she has cargo on board after discharge thereof at destination or if debarred under this clause from reaching or entering it at a near open and safe port as directed by the Owners, or if she has no cargo on board, at the port at which she then is or if at sea at a near open and safe port as directed by the Owners. In all cases hire shall continue to be paid in accordance with Clause 7 and except as aforesaid all other provisions of this Charter shall apply until re-delivery.	409 410 411 412 413 414 415 416 417 418
		(F) If in compliance with the provisions of this clause anything is done or is not done, such not to be deemed a deviation. Section (C) is optional and should be considered deleted unless agreed according to Box 35.	419 420 421 422

24. General Average	423	30. Stevedoring Damage	453
General Average to be settled in the place stated in Box 36 according to York/Antwerp Rules, 1974. Hire not to contribute to General Average.	424 425 428	The Owners to instruct the Master to report in writing to the Super-cargo, if on board, and to the Charterers and/or their Agents at the port involved, about any stevedoring damage caused to the Vessel. Such reports to be made immediately after the damage is done unless the damage could not be detected at once in spite of close supervision of the stevedoring.	454 455 458 457 458 459
25. Fumigation	427	31. Ballast	460
Expenses in connection with fumigations and/or quarantine ordered because of cargoes carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter to be for the Charterers' account. Expenses in connection with all other fumigations and/or quarantine to be for the Owners' account.	428 429 430 431 432	If any ballast is required, all expenses for same, including time used in loading and discharging, to be for the Owners' account.	461 462
26. Funnel Mark	433	32. Arbitration	463
The Charterers to have the option of painting the Vessel's funnel in their own colours, but the Vessel to be re-delivered with the Owners' colours. Painting and repainting to be for the Charterers' account and time to count. The Charterers also to have the option of flying their house flag during the currency of this Charter.	434 436 438 437 438	Any dispute arising under the Charter to be referred to arbitration in London, one Arbitrator to be nominated by the Owners and the other by the Charterers, and in case the Arbitrators shall not agree then to the decision of an Umpire to be appointed by them, the award of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties. If either of the appointed Arbitrators refuses to act, or is incapable of acting, or dies, the party who appointed him may appoint a new Arbitrator in his place. If one party fails to appoint an Arbitrator, either originally, or by way of substitution as aforesaid, for seven clear days after the other party, having appointed his Arbitrator, has served the party making default with notice to make the appointment, the party who has appointed an Arbitrator may appoint that Arbitrator to act as sole Arbitrator in the reference and his award shall be binding on both parties as if he had been appointed by consent.	464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479
27. Supercargo	439	33. Commission	480
The Charterers to have the option of placing a Supercargo on board, they paying the price stated in Box 37 per day for lodging and victualling at the Master's table.	440 441 442	The Owners to pay a commission at the rate stated in Box 39 to the party mentioned in Box 39 on any hire paid under the Charter but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission. Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.	481 482 483 484 485 488 487 488 489 490 491
28. Meals	443		
The Owners to victual pilots and Customs officers and also, when authorised by Charterers or their Agents, to victual tally clerks, stevedores' foremen, Charterers' guests, etc., the Charterers paying the price stated in Box 38 per man per meal, for all such victualling.	444 446 448 447		
29. Light	448		
The Owners to supply light on deck and in holds, as on board at all times, free of expense to the Charterers, unless electrical clusters from shore are compulsory, in which case same to be for the Charterers' account.	449 450 451 452		

EK-4 Baltime 1974 Çarter Parti Formu

(Sayfa Aralığı 256-257)



1. Shipbroker		2. Place and date	
3. Owners/Place of business		4. Charterers/Place of business	
5. Vessel's name		6. GRT/NRT	
7. Class		8. Indicated horse power	
9. Total tons d.w. (abt.) on Board of Trade summer freeboard		10. Cubic feet grain/bale capacity	
11. Permanent bunkers (abt.)			
12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of			
13. Present position			
14. Period of hire (Cl. 1)		15. Port of delivery (Cl. 1)	
		16. Time of delivery (Cl. 1)	
17. (a) Trade limits (Cl. 2)			
(b) Cargo exclusions specially agreed			
18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity) (Cl. 5)			
19. Charter hire (Cl. 6)		20. Hire payment (state currency, method and place of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 6)	
21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)		22. War (only to be filled in if Section (C) agreed) (Cl. 21)	
23. Cancelling date (Cl. 22)		24. Place of arbitration (only to be filled in if place other than London agreed) (Cl. 23)	
25. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 25)		26. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed	

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

PART II
 "BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (Box Layout 1974)

<p>It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross ton Register tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated horse power as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on Board of Trade summer freeboard inclusive of bunkers, stores, provisions and boiler water, having as per builder's plan a cubic-foot grain-bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons indicated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons best Welsh coal or oil-fuel stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:</p>	<p>1. Period, Port of Delivery/Time of Delivery 19 The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 14 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is ordered and placed at the disposal of the Charterers between 9 a.m. and 6 p.m., or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at the port stated in Box 15 in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers may direct, she being in every way fitted for ordinary cargo service. 20 The Vessel to be delivered at the time indicated in Box 16. 21</p> <p>2. Trade 33 The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe ports or places where she can safely lie always afloat within the limits stated in Box 17. 34 No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) to be shipped. 35</p> <p>3. Owners to Provide 43 The Owners to provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service. 44 The Owners to provide one winchman per hatch. If further winchmen are required, or if the stevedores refuse or are not permitted to work with the Crew, the Charterers to provide and pay qualified shore-winchmen. 45</p> <p>4. Charterers to Provide 54 The Charterers to provide and pay for all coals, including galley coal, oil-fuel, water for boilers, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal stevedores, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those pertaining to the Master, Officers and Crew), canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, also all dock, harbour and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery), agencies, commissions, also to arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied to officials and men in their service and all other charges and expenses whatsoever including detention and expenses through quarantine (including cost of fumigation and disinfection). 55 All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be for the Charterers' account. The Vessel to be fitted with winches, derricks, wharves and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons. 56</p> <p>5. Bunkers 61 The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery to take over and pay for all coal or oil-fuel remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. The Vessel to be re-delivered with not less than the number of tons of coal or oil-fuel in the Vessel's bunkers stated in Box 18. 62</p> <p>6. Hire 92 The Charterers to pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners. 93 Payment 94 Payment of hire to be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 20. 95 In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter. 96</p> <p>7. Re-delivery 108 The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option at the place or within the range stated in Box 21, between 9 a.m. and 6 p.m., and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday. 109 Notice 110 The Charterers to give the Owners not less than ten days' notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered. 111 Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein. 112</p>	<p>8. Cargo Space 131 The whole reach and burden of the Vessel, including lawful deck capacity to be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, 132 tackle, apparel, furniture, provisions and stores. 133</p> <p>9. Master 137 The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch and to render customary assistance with the Vessel's Crew. The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Charterers to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, Officers or Agents signing Bills of Lading and other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods. 138 The Owners not to be responsible for shortage, mixture, marks, nor for number of places or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise. 139 If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers, or Engineers, the Owners, on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments. 140</p> <p>10. Directions and Logs 159 The Charterers to furnish the Master with all instructions and sailing directions and the Master and Engineer to keep full and correct logs accessible to the Charterers or their Agents. 160</p> <p>11. Suspension of Hire etc. 164 (A) In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than twenty-four consecutive hours, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform 171 the service immediately required. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly. 172 (B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants. 173</p> <p>12. Cleaning Boilers 186 Cleaning of boilers whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterers to give the Owners necessary time for cleaning. Should the Vessel be detained beyond 48 hours hire to cease until again ready. 187</p> <p>13. Responsibility and Exemption 193 The Owners only to be responsible for delay in delivery of the Vessel or for loss or damage to goods on board, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted, or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners not to be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour (including the Master, Officers or Crew) whether partial or general. 194 The Charterers to be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by goods being loaded contrary to the terms of the Charter or by improper or careless bunkering or lashing, stowing or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or that of their servants. 195</p> <p>14. Advances 217 The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at port charging only interest at 6 per cent. p. a. such advances to be deducted from hire. 218</p> <p>15. Excluded Ports 223 The Vessel not to be ordered to nor bound to anchor: a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel 224 ice 225 b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to force ice, if an account of ice to be loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions. 226 Unforeseen detention through any of above causes to be for the Charterers' account. 227</p> <p>16. Loss of Vessel 244 Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly. 245</p> <p>17. Overtime 252 The Vessel to work day and night if required. The Charterers to refund the Owners their outlays for all overtime paid to Officers and Crew according to the hours and rates stated in the Vessel's articles. 253</p>	<p>18. Lien 258 The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all monies paid in advance and not earned. 259</p> <p>19. Salvage 265 All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and coal or oil-fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount. 266</p> <p>20. Sublet 275 The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter. 276</p> <p>21. War 281 (A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler. 282 (B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks, (1) the Owners to be obliged from time to time to insure their interests in the Vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved thereby on such terms as they shall think fit, the Charterers to make a good fund to the Owners of the premium on demand and (2) notwithstanding the terms of Clause 11 hire to be paid for all time lost including any 308 lost owing to loss of or injury to the Master, Officers, or Crew or to the action of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks. 309 (C) In the event of the wages of the Master, Officers and/or Crew or the cost of provisions and/or stores for deck and/or engine room and/or insurance premiums being increased by reason 310 of or during the existence of any of the matters mentioned in section (A) the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account therefor, such account being rendered monthly. 311 (D) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions. 312 (E) In the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war, hostilities, warlike operations, revolution, or civil commotion, both the Owners and the Charterers may cancel the Charter and, unless otherwise agreed, the Vessel to be re-delivered to the Owners at the port of destination or, if prevented through the provisions of section (A) from reaching the port or entering it, then at a port open and safe part at the Owners' option, after discharge of all cargo on board. 313 (F) If in compliance with the provisions of this clause anything is done or is not done, such not to be deemed a deviation. 314 Section (C) is optional and should be considered deleted unless agreed according to Box 22. 315</p> <p>22. Cancelling 350 Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 23, the Charterers to have the option of cancelling. 351 If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, to declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel. 352</p> <p>23. Arbitration 359 Any dispute arising under the Charter to be referred to arbitration in London (or such other place as may be agreed according to Box 24) one Arbitrator to be nominated by the Owners and the other by the Charterers, and in case the Arbitrators shall not agree then to the decision of an Umpire to be appointed by them, the award of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties. 360</p> <p>24. General Average 369 General Average to be settled according to York: Antwerp Rules, 1974. Hire not to contribute to General Average. 370</p> <p>25. Commission 373 The Owners to pay a commission at the rate stated in Box 25 to the party mentioned in Box 25 on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission. 374 Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire. 375</p>
---	--	---	--

EK-5 Nype 1993 Çarter Parti Formu

(Sayfa Aralığı 259-270)

Code Name: "NYPE 93"

Recommended by:
The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)
The Federation of National Associations of
Ship Brokers and Agents (FONASBA)



TIME CHARTER[©]

New York Produce Exchange Form
Issued by the Association of Ship Brokers and Agents (U.S.A.), Inc.

November 6th, 1913 - Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946;
Revised June 12th, 1981; September 14th 1993.

THIS CHARTER PARTY, made and concluded in
this _____ day of _____ 19____ 1 2

Between _____ 3

Owners of the Vessel described below, and _____ 4

Charterers. _____ 7 8

Description of Vessel _____ 9

Name _____ Flag _____ Built _____ (year). _____ 10

Port and number of Registry _____ 11

Classed _____ in _____ 12

Deadweight _____ long*/metric* tons (cargo and bunkers, including freshwater and _____ 13

stores not exceeding _____ long*/metric* tons) on a salt water draft of _____ 14

on summer freeboard. _____ 15

Capacity _____ cubic feet grain _____ cubic feet bale space. _____ 16

Tonnage _____ GT/GRT. _____ 17

Speed about _____ knots, fully laden, in good weather conditions up to and including maximum _____ 18

Force _____ on the Beaufort wind scale, on a consumption of about _____ long*/metric* _____ 19

tons of _____ 20

* Delete as appropriate. _____ 21

For further description see Appendix "A" (if applicable) _____ 22

1. **Duration** _____ 23

The Owners agree to let and the Charterers agree to hire the Vessel from the time of delivery for a period _____ 24

of _____ 25

_____ 26

_____ 27

within below mentioned trading limits. _____ 28

2. **Delivery** _____ 29

The Vessel shall be placed at the disposal of the Charterers at _____ 30

_____ 31

_____ 32

The Vessel on her delivery _____ 33

shall be ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted _____ 34

for ordinary cargo service, having water ballast and with sufficient power to operate all cargo-handling gear _____ 35

simultaneously. _____ 36

The Owners shall give the Charterers not less than _____ days notice of expected date of _____ 37

This Charter Party is a computer generated copy of the NYPE 93 form, printed under license from the Association of Brokers & Agents (U.S.A.), Inc., using the BIMCO Charter Party Editor. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original ASBA approved document shall apply. ASBA/BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original ASBA document and this document.

delivery.	38
3. <u>On-Off Hire Survey</u>	39
Prior to delivery and redelivery the parties shall, unless otherwise agreed, each appoint surveyors, for their respective accounts, who shall not later than at first loading port/last discharging port respectively, conduct joint on-hire/off-hire surveys, for the purpose of ascertaining quantity of bunkers on board and the condition of the Vessel. A single report shall be prepared on each occasion and signed by each surveyor, without prejudice to his right to file a separate report setting forth items upon which the surveyors cannot agree.	40 41 42 43 44
If either party fails to have a representative attend the survey and sign the joint survey report, such party shall nevertheless be bound for all purposes by the findings in any report prepared by the other party.	45 46
On-hire survey shall be on Charterers' time and off-hire survey on Owners' time.	47
4. <u>Dangerous Cargo/Cargo Exclusions</u>	48
(a) The Vessel shall be employed in carrying lawful merchandise excluding any goods of a dangerous, injurious, flammable or corrosive nature unless carried in accordance with the requirements or recommendations of the competent authorities of the country of the Vessel's registry and of ports of shipment and discharge and of any intermediate countries or ports through whose waters the Vessel must pass. Without prejudice to the generality of the foregoing, in addition the following are specifically excluded: livestock of any description, arms, ammunition, explosives, nuclear and radioactive materials,	49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64
(b) If IMO-classified cargo is agreed to be carried, the amount of such cargo shall be limited to tons and the Charterers shall provide the Master with any evidence he may reasonably require to show that the cargo is packaged, labelled, loaded and stowed in accordance with IMO regulations, failing which the Master is entitled to refuse such cargo or, if already loaded, to unload it at the Charterers' risk and expense.	65 66 67 68 69
5. <u>Trading Limits</u>	70
The Vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and safe places within	71 72
excluding	73 74 75
as the Charterers shall direct.	76
6. <u>Owners to Provide</u>	77
The Owners shall provide and pay for the insurance of the Vessel, except as otherwise provided, and for all provisions, cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including boiler water; shall pay for wages, consular shipping and discharging fees of the crew and charges for port services pertaining to the crew; shall maintain the Vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service, and have a full complement of officers and crew.	78 79 80 81 82
7. <u>Charterers to Provide</u>	83
The Charterers, while the Vessel is on hire, shall provide and pay for all the bunkers except as otherwise agreed; shall pay for port charges (including compulsory watchmen and cargo watchmen and compulsory garbage disposal), all communication expenses pertaining to the Charterers' business at cost, pilotages,	84 85 86

towages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to individual crew members or flag of the Vessel), and all other usual expenses except those stated in Clause 6, but when the Vessel puts into a port for causes for which the Vessel is responsible (other than by stress of weather), then all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of illness of the crew shall be for the Owners' account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter Party shall be for the Charterers' account. All other fumigations shall be for the Charterers' account after the Vessel has been on charter for a continuous period of six months or more.

The Charterers shall provide and pay for necessary dunnage and also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but the Owners shall allow them the use of any dunnage already aboard the Vessel. Prior to redelivery the Charterers shall remove their dunnage and fittings at their cost and in their time.

8. Performance of Voyages

(a) The Master shall perform the voyages with due despatch, and shall render all customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be conversant with the English language and (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and the Charterers shall perform all cargo handling, including but not limited to loading, stowing, trimming, lashing, securing, dunnaging, unlashng, discharging, and tallying, at their risk and expense, under the supervision of the Master.

(b) If the Charterers shall have reasonable cause to be dissatisfied with the conduct of the Master or officers, the Owners shall, on receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in the appointments.

9. Bunkers

(a) The Charterers on delivery, and the Owners on redelivery, shall take over and pay for all fuel and diesel oil remaining on board the Vessel as hereunder. The Vessel shall be delivered with:
long*/metric* tons of fuel oil at the price of per ton;
tons of diesel oil at the price of per ton. The vessel shall
be redelivered with: tons of fuel oil at the price of per ton;
tons of diesel oil at the price of per ton.

* Same tons apply throughout this clause.

(b) The Charterers shall supply bunkers of a quality suitable for burning in the Vessel's engines and auxiliaries and which conform to the specification(s) as set out in Appendix A.

The Owners reserve their right to make a claim against the Charterers for any damage to the main engines or the auxiliaries caused by the use of unsuitable fuels or fuels not complying with the agreed specification(s). Additionally, if bunker fuels supplied do not conform with the mutually agreed specification(s) or otherwise prove unsuitable for burning in the Vessel's engines or auxiliaries, the Owners shall not be held responsible for any reduction in the Vessel's speed performance and/or increased bunker consumption, nor for any time lost and any other consequences.

10. Rate of Hire/Redelivery Areas and Notices

The Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of \$ U.S. currency, daily, or \$ U.S. currency per ton on the Vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and stores, on summer freeboard, per 30 days, commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at and after the same rate for any part of a month; hire shall continue until the hour of the day of her redelivery in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted, to the Owners (unless Vessel lost) at

unless otherwise mutually agreed.

The Charterers shall give the Owners not less than	days notice of the Vessel's	135
expected date and probable port of redelivery.		136
For the purpose of hire calculations, the times of delivery, redelivery or termination of charter shall be		137
adjusted to GMT.		138
11. <u>Hire Payment</u>		139
(a) <u>Payment</u>		140
Payment of Hire shall be made so as to be received by the Owners or their designated payee in		141
, viz		142
		143
		144
	in	145
	currency, or in United States Currency, in funds available to the	146
Owners on the due date, 15 days in advance, and for the last month or part of same the approximate		147
amount of hire, and should same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day		148
as it becomes due, if so required by the Owners. Failing the punctual and regular payment of the hire,		149
or on any fundamental breach whatsoever of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to		150
withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claims they (the Owners)		151
may otherwise have on the Charterers.		152
At any time after the expiry of the grace period provided in Sub-clause 11 (b) hereunder and while the		153
hire is outstanding, the Owners shall, without prejudice to the liberty to withdraw, be entitled to withhold		154
the performance of any and all of their obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever		155
for any consequences thereof, in respect of which the Charterers hereby indemnify the Owners, and hire		156
shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such withholding shall be for the		157
Charterers' account.		158
(b) <u>Grace Period</u>		159
Where there is failure to make punctual and regular payment of hire due to oversight, negligence, errors		160
or omissions on the part of the Charterers or their bankers, the Charterers shall be given by the Owners		161
clear banking days (as recognized at the agreed place of payment) written notice to rectify the		162
failure, and when so rectified within those	days following the Owners' notice, the payment shall	163
stand as regular and punctual.		164
Failure by the Charterers to pay the hire within	days of their receiving the Owners' notice as	165
provided herein, shall entitle the Owners to withdraw as set forth in Sub-clause 11 (a) above.		166
(c) <u>Last Hire Payment</u>		167
Should the Vessel be on her voyage towards port of redelivery at the time the last and/or the penultimate		168
payment of hire is/are due, said payment(s) is/are to be made for such length of time as the Owners and		169
the Charterers may agree upon as being the estimated time necessary to complete the voyage, and taking		170
into account bunkers actually on board, to be taken over by the Owners and estimated disbursements for		171
the Owners' account before redelivery. Should same not cover the actual time, hire is to be paid for the		172
balance, day by day, as it becomes due. When the Vessel has been redelivered, any difference is to be		173
refunded by the Owners or paid by the Charterers, as the case may be.		174
(d) <u>Cash Advances</u>		175
Cash for the Vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced by the Charterers, as required		176
by the Owners, subject to 2½ percent commission and such advances shall be deducted from the hire.		177
The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances.		178
12. <u>Berths</u>		179

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.

13. Spaces Available

(a) The whole reach of the Vessel's holds, decks, and other cargo spaces (not more than she can reasonably and safely stow and carry), also accommodations for supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for the Vessel's officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel.

(b) In the event of deck cargo being carried, the Owners are to be and are hereby indemnified by the Charterers for any loss and/or damage and/or liability of whatsoever nature caused to the Vessel as a result of the carriage of deck cargo and which would not have arisen had deck cargo not been loaded.

14. Supercargo and Meals

The Charterers are entitled to appoint a supercargo, who shall accompany the Vessel at the Charterers' risk and see that voyages are performed with due despatch. He is to be furnished with free accommodation and same fare as provided for the Master's table, the Charterers paying at the rate of per day. The Owners shall victual pilots and customs officers, and also, when authorized by the Charterers or their agents, shall victual tally clerks, stevedore's foreman, etc., Charterers paying at the rate of per meal for all such victualling.

15. Sailing Orders and Logs

The Charterers shall furnish the Master from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, in the English language, and the Master shall keep full and correct deck and engine logs of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their agents, and furnish the Charterers, their agents or supercargo, when required, with a true copy of such deck and engine logs, showing the course of the Vessel, distance run and the consumption of bunkers. Any log extracts required by the Charterers shall be in the English language.

16. Delivery/Cancelling

If required by the Charterers, time shall not commence before and should the Vessel not be ready for delivery on or before but not later than hours, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.

Extension of Cancelling

If the Owners warrant that, despite the exercise of due diligence by them, the Vessel will not be ready for delivery by the cancelling date, and provided the Owners are able to state with reasonable certainty the date on which the Vessel will be ready, they may, at the earliest seven days before the Vessel is expected to sail for the port or place of delivery, require the Charterers to declare whether or not they will cancel the Charter Party. Should the Charterers elect not to cancel, or should they fail to reply within two days or by the cancelling date, whichever shall first occur, then the seventh day after the expected date of readiness for delivery as notified by the Owners shall replace the original cancelling date. Should the Vessel be further delayed, the Owners shall be entitled to require further declarations of the Charterers in accordance with this Clause.

17. Off Hire

In the event of loss of time from deficiency and/or default and/or strike of officers or crew, or deficiency of stores, fire, breakdown of, or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by the arrest of the Vessel, (unless such arrest is caused by events for which the Charterers, their servants, agents or subcontractors are responsible), or detention by average accidents to the Vessel or cargo unless resulting from inherent vice, quality or defect of the cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other similar cause preventing the full working of the Vessel, the payment of

hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost. Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the cargo or where permitted in lines 257 to 258 hereunder, the hire is to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom. All bunkers used by the Vessel while off hire shall be for the Owners' account. In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbors or to rivers or ports with bars, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account. If upon the voyage the speed be reduced by defect in, or breakdown of, any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra bunkers consumed in consequence thereof, and all extra proven expenses may be deducted from the hire.

18. **Sublet** 237

Unless otherwise agreed, the Charterers shall have the liberty to sublet the Vessel for all or any part of the time covered by this Charter Party, but the Charterers remain responsible for the fulfillment of this Charter Party.

19. **Drydocking** 241

The Vessel was last drydocked 242

*(a) The Owners shall have the option to place the Vessel in drydock during the currency of this Charter at a convenient time and place, to be mutually agreed upon between the Owners and the Charterers, for bottom cleaning and painting and/or repair as required by class or dictated by circumstances. 243-244-245

*(b) Except in case of emergency no drydocking shall take place during the currency of this Charter Party. 246-247

* *Delete as appropriate* 248

20. **Total Loss** 249

Should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be returned to the Charterers at once. 250-251

21. **Exceptions** 252

The act of God, enemies, fire, restraint of princes, rulers and people, and all dangers and accidents of the seas, rivers, machinery, boilers, and navigation, and errors of navigation throughout this Charter, always mutually excepted. 253-254-255

22. **Liberties** 256

The Vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life and property. 257-258

23. **Liens** 259

The Owners shall have a lien upon all cargoes and all sub-freights and/or sub-hire for any amounts due under this Charter Party, including general average contributions, and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess deposit to be returned at once. 260-261-262-263

The Charterers will not directly or indirectly suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers undertake that during the period of this Charter Party, they will not procure any supplies or necessaries or services, including any port expenses and bunkers, on the credit of the Owners or in the Owners' time. 264-265-266-267

24. <u>Salvage</u>	268
All derelicts and salvage shall be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting Owners' and Charterers' expenses and crew's proportion.	269 270
25. <u>General Average</u>	271
General average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990, or any subsequent modification thereof, in _____ and settled in _____ currency.	272 273 274
The Charterers shall procure that all bills of lading issued during the currency of the Charter Party will contain a provision to the effect that general average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990, or any subsequent modification thereof and will include the "New Jason Clause" as per Clause 31.	275 276 277 278
Time charter hire shall not contribute to general average.	279
26. <u>Navigation</u>	280
Nothing herein stated is to be construed as a demise of the Vessel to the Time Charterers. The Owners shall remain responsible for the navigation of the Vessel, acts of pilots and tug boats, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.	281 282 283
27. <u>Cargo Claims</u>	284
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.	285 286 287
28. <u>Cargo Gear and Lights</u>	288
The Owners shall maintain the cargo handling gear of the Vessel which is as follows:	289 290 291 292
providing gear (for all derricks or cranes) capable of lifting capacity as described. The Owners shall also provide on the Vessel for night work lights as on board, but all additional lights over those on board shall be at the Charterers' expense. The Charterers shall have the use of any gear on board the Vessel. If required by the Charterers, the Vessel shall work night and day and all cargo handling gear shall be at the Charterers' disposal during loading and discharging. In the event of disabled cargo handling gear, or insufficient power to operate the same, the Vessel is to be considered to be off hire to the extent that time is actually lost to the Charterers and the Owners to pay stevedore stand-by charges occasioned thereby, unless such disablement or insufficiency of power is caused by the Charterers' stevedores. If required by the Charterers, the Owners shall bear the cost of hiring shore gear in lieu thereof, in which case the Vessel shall remain on hire.	293 294 295 296 297 298 299 300 301 302
29. <u>Crew Overtime</u>	303
In lieu of any overtime payments to officers and crew for work ordered by the Charterers or their agents, the Charterers shall pay the Owners, concurrently with the hire _____ per month or pro rata.	304 305 306
30. <u>Bills of Lading</u>	307
(a) The Master shall sign the bills of lading or waybills for cargo as presented in conformity with mates or tally clerk's receipts. However, the Charterers may sign bills of lading or waybills on behalf of the Master, with the Owner's prior written authority, always in conformity with mates or tally clerk's receipts.	308 309 310

(b) All bills of lading or waybills shall be without prejudice to this Charter Party and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities which may arise from any inconsistency between this Charter Party and any bills of lading or waybills signed by the Charterers or by the Master at their request.

(c) Bills of lading covering deck cargo shall be claused: "Shipped on deck at Charterers', Shippers' and Receivers' risk, expense and responsibility, without liability on the part of the Vessel, or her Owners for any loss, damage, expense or delay howsoever caused."

31. Protective Clauses

This Charter Party is subject to the following clauses all of which are also to be included in all bills of lading or waybills issued hereunder:

(a) **CLAUSE PARAMOUNT**
"This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, the Hague Rules, or the Hague-Visby Rules, as applicable, or such other similar national legislation as may mandatorily apply by virtue of origin or destination of the bills of lading, which shall be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said applicable Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said applicable Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further."

and

(b) **BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE**
"If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners insofar as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier."

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a collision or contact."

and

(c) **NEW JASON CLAUSE**
"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the goods, shippers, consignees, or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods."

If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery."

and

(d) **U.S. TRADE - DRUG CLAUSE**
"In pursuance of the provisions of the U.S. Anti Drug Abuse Act 1986 or any re-enactment thereof, the Charterers warrant to exercise the highest degree of care and diligence in preventing unmanifested narcotic drugs and marijuana to be loaded or concealed on board the Vessel."

Non-compliance with the provisions of this clause shall amount to breach of warranty for consequences 358
of which the Charterers shall be liable and shall hold the Owners, the Master and the crew of the Vessel 359
harmless and shall keep them indemnified against all claims whatsoever which may arise and be made 360
against them individually or jointly. Furthermore, all time lost and all expenses incurred, including fines, 361
as a result of the Charterers' breach of the provisions of this clause shall be for the Charterer's account 362
and the Vessel shall remain on hire. 363

Should the Vessel be arrested as a result of the Charterers' non-compliance with the provisions of this 364
clause, the Charterers shall at their expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable 365
time the Vessel is released and at their expense put up the bails to secure release of the Vessel. 366

The Owners shall remain responsible for all time lost and all expenses incurred, including fines, in the 367
event that unmanifested narcotic drugs and marijuana are found in the possession or effects of the 368
Vessel's personnel." 369

and 370

(e) WAR CLAUSES 371

"(i) No contraband of war shall be shipped. The Vessel shall not be required, without the consent of the 372
Owners, which shall not be unreasonably withheld, to enter any port or zone which is involved in a state 373
of war, warlike operations, or hostilities, civil strife, insurrection or piracy whether there be a declaration 374
of war or not, where the Vessel, cargo or crew might reasonably be expected to be subject to capture, 375
seizure or arrest, or to a hostile act by a belligerent power (the term "power" meaning any de jure or de 376
facto authority or any purported governmental organization maintaining naval, military or air forces). 377

(ii) If such consent is given by the Owners, the Charterers will pay the provable additional cost of insuring 378
the Vessel against hull war risks in an amount equal to the value under her ordinary hull policy but not 379
exceeding a valuation of (In addition, the Owners may purchase and the 380
Charterers will pay for war risk insurance on ancillary risks such as loss of hire, freight disbursements, 381
total loss, blocking and trapping, etc. If such insurance is not obtainable commercially or through a 382
government program, the Vessel shall not be required to enter or remain at any such port or zone. 383

(iii) In the event of the existence of the conditions described in (i) subsequent to the date of this Charter, 384
or while the Vessel is on hire under this Charter, the Charterers shall, in respect of voyages to any such 385
port or zone assume the provable additional cost of wages and insurance properly incurred in connection 386
with master, officers and crew as a consequence of such war, warlike operations or hostilities. 387

(iv) Any war bonus to officers and crew due to the Vessel's trading or cargo carried shall be for the 388
Charterers' account." 389

32. War Cancellation 390

In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or 391
more of the following countries: 392

393
394
395
either the Owners or the Charterers may cancel this Charter Party. Whereupon, the Charterers shall 396
redeliver the Vessel to the Owners in accordance with Clause 10; if she has cargo on board, after 397
discharge thereof at destination, or, if debarred under this Clause from reaching or entering it, at a near 398
open and safe port as directed by the Owners; or, if she has no cargo on board, at the port at which she 399
then is; or, if at sea, at a near open and safe port as directed by the Owners. In all cases hire shall 400
continue to be paid in accordance with Clause 11 and except as aforesaid all other provisions of this 401
Charter Party shall apply until redelivery. 402

33. Ice 403

The Vessel shall not be required to enter or remain in any icebound port or area, nor any port or area 404

where lights or lightships have been or are about to be withdrawn by reason of ice, nor where there is risk that in the ordinary course of things the Vessel will not be able on account of ice to safely enter and remain in the port or area or to get out after having completed loading or discharging. Subject to the Owners' prior approval the Vessel is to follow ice-breakers when reasonably required with regard to her size, construction and ice class.

34. Requisition 410

Should the Vessel be requisitioned by the government of the Vessel's flag during the period of this Charter Party, the Vessel shall be deemed to be off hire during the period of such requisition, and any hire paid by the said government in respect of such requisition period shall be retained by the Owners. The period during which the Vessel is on requisition to the said government shall count as part of the period provided for in this Charter Party.
If the period of requisition exceeds _____ months, either party shall have the option of cancelling this Charter Party and no consequential claim may be made by either party.

35. Stevedore Damage 418

Notwithstanding anything contained herein to the contrary, the Charterers shall pay for any and all damage to the Vessel caused by stevedores provided the Master has notified the Charterers and/or their agents in writing as soon as practical but not later than 48 hours after any damage is discovered. Such notice to specify the damage in detail and to invite Charterers to appoint a surveyor to assess the extent of such damage.

(a) In case of any and all damage(s) affecting the Vessel's seaworthiness and/or the safety of the crew and/or affecting the trading capabilities of the Vessel, the Charterers shall immediately arrange for repairs of such damage(s) at their expense and the Vessel is to remain on hire until such repairs are completed and if required passed by the Vessel's classification society.

(b) Any and all damage(s) not described under point (a) above shall be repaired at the Charterers' option, before or after redelivery concurrently with the Owners' work. In such case no hire and/or expenses will be paid to the Owners except and insofar as the time and/or the expenses required for the repairs for which the Charterers are responsible, exceed the time and/or expenses necessary to carry out the Owners' work.

36. Cleaning of Holds 433

The Charterers shall provide and pay extra for sweeping and/or washing and/or cleaning of holds between voyages and/or between cargoes provided such work can be undertaken by the crew and is permitted by local regulations, at the rate of _____ per hold.

In connection with any such operation, the Owners shall not be responsible if the Vessel's holds are not accepted or passed by the port or any other authority. The Charterers shall have the option to re-deliver the Vessel with unclean/upswept holds against a lumpsum payment of _____ in lieu of cleaning.

37. Taxes 440

Charterers to pay all local, State, National taxes and/or dues assessed on the Vessel or the Owners resulting from the Charterers' orders herein, whether assessed during or after the currency of this Charter Party including any taxes and/or dues on cargo and/or freights and/or sub-freights and/or hire (excluding taxes levied by the country of the flag of the Vessel or the Owners).

38. Charterers' Colors 445

The Charterers shall have the privilege of flying their own house flag and painting the Vessel with their own markings. The Vessel shall be repainted in the Owners' colors before termination of the Charter Party. Cost and time of painting, maintaining and repainting those changes effected by the Charterers shall be for the Charterers' account.

This Charter Party is a computer generated copy of the NYPE 93 form, printed under license from the Association of Brokers & Agents (U.S.A.), Inc., using the BIMCO Charter Party Editor. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original ASBA approved document shall apply. ASBA/BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original ASBA document and this document.

39. **Laid up Returns** 450

The Charterers shall have the benefit of any return insurance premium receivable by the Owners from their underwriters as and when received from underwriters by reason of the Vessel being in port for a minimum period of 30 days if on full hire for this period or pro rata for the time actually on hire. 451
452
453

40. **Documentation** 454

The Owners shall provide any documentation relating to the Vessel that may be required to permit the Vessel to trade within the agreed trade limits, including, but not limited to certificates of financial responsibility for oil pollution, provided such oil pollution certificates are obtainable from the Owners' P & I club, valid international tonnage certificate, Suez and Panama tonnage certificates, valid certificate of registry and certificates relating to the strength and/or serviceability of the Vessel's gear. 455
456
457
458
459

41. **Stowaways** 460

(a) (i) The Charterers warrant to exercise due care and diligence in preventing stowaways in gaining access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers. 461
462
463

(ii) If, despite the exercise of due care and diligence by the Charterers, stowaways have gained access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers, this shall amount to breach of charter for the consequences of which the Charterers shall be liable and shall hold the Owners harmless and shall keep them indemnified against all claims whatsoever which may arise and be made against them. Furthermore, all time lost and all expenses whatsoever and howsoever incurred, including fines, shall be for the Charterers' account and the Vessel shall remain on hire. 464
465
466
467
468
469
470

(iii) Should the Vessel be arrested as a result of the Charterers' breach of charter according to sub-clause (a)(ii) above, the Charterers shall take all reasonable steps to secure that, within a reasonable time, the Vessel is released and at their expense put up bail to secure release of the Vessel. 471
472
473
474

(b) (i) If, despite the exercise of due care and diligence by the Owners, stowaways have gained access to the Vessel by means other than secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers, all time lost and all expenses whatsoever and howsoever incurred, including fines, shall be for the Owners' account and the Vessel shall be off hire. 475
476
477
478

(ii) Should the Vessel be arrested as a result of stowaways having gained access to the Vessel by means other than secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers, the Owners shall take all reasonable steps to secure that, within a reasonable time, the Vessel is released and at their expense put up bail to secure release of the Vessel. 479
480
481
482

42. **Smuggling** 483

In the event of smuggling by the Master, Officers and/or crew, the Owners shall bear the cost of any fines, taxes, or imposts levied and the Vessel shall be off hire for any time lost as a result thereof. 484
485

43. **Commissions** 486

A commission of _____ percent is payable by the Vessel and the Owners to _____ 487
488
489
490
on hire earned and paid under this Charter, and also upon any continuation or extension of this Charter. 491

44. **Address Commission** 492

An address commission of _____ percent is payable to _____ 493

494
495
496

on hire earned and paid under this Charter.

497

45. **Arbitration**

(a) NEW YORK

498

All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at New York in the following manner, and subject to U.S. Law:

499
500

One Arbitrator is to be appointed by each of the parties hereto and a third by the two so chosen. Their decision or that of any two of them shall be final, and for the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the court. The Arbitrators shall be commercial men, conversant with shipping matters. Such Arbitration is to be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators Inc.

501
502
503
504
505

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed US \$ the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators Inc.

** 506
507
508

(b) LONDON

509

All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at London and, unless the parties agree forthwith on a single Arbitrator, be referred to the final arbitrament of two Arbitrators carrying on business in London who shall be members of the Baltic Mercantile & Shipping Exchange and engaged in Shipping, one to be appointed by each of the parties, with power to such Arbitrators to appoint an Umpire. No award shall be questioned or invalidated on the ground that any of the Arbitrators is not qualified as above, unless objection to his action be taken before the award is made. Any dispute arising hereunder shall be governed by English Law.

510
511
512
513
514
515
516

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed US \$ the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association.

** 517
518
519

**Delete para (a) or (b) as appropriate*

520

*** Where no figure is supplied in the blank space this provision only shall be void but the other provisions of this clause shall have full force and remain in effect.*

521
522

If mutually agreed, clauses to , both inclusive, as attached hereto are fully incorporated in this Charter Party.

523
524

APPENDIX "A"

525

To Charter Party dated
Between
and

Owners
Charterers

526
527
528

Further details of the Vessel:

529
530

EK-6 Gentime 1999 Çarter Parti Formu

(Sayfa Aralığı 272-281)



Ship Brokers

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO)
GENERAL TIME CHARTER PARTY

PART I

1. Place and Date of Charter

2. Owners/Disponent Owners/Place of business (State full name, address, telex and fax. No.)

3. Charterers/Place of business (State full name, address, telex and fax. No.)

Draft Copy

4. Vessel's Name

5. Vessel's Description
Flag:

6. Period of Charter (Cl. 1(a))

Year Built:

6(a). Margin on Final Period (Cl. 1(a))

Class:
M/tons Deadweight (Summer):

7. Optional Period and Notice (Cl. 1(a))

GT/NT:

8. Delivery Port/Place or Range (Cl. 1(b))

Grain/Bale Capacity:
Speed capability in knots (about):

9. Earliest Delivery Date/Time (Cl. 1(c))

10. Cancellation Date/Time (Cl. 1(c)(d))

Consumption in m/tons at above speed (about):

11. Notices of Delivery (Cl. 1(e))

12. Intended First Cargo (Cl. 1(f))

(Speed and Consumption on Summer dwt in good weather, max. windspeed 4Bft)

Draft Copy

13. Trading Limits and Excluded Countries (Cl. 2(a))

14. Excepted Countries (Cl. 2(b))

Copyright, published by
The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen
Issued: September 1999

(continued overleaf)

15. Excluded Cargoes (Cl. 3(b))			
16. Hazardous Cargo Limit (Cl. 3(c))	17. Redelivery Port/Place or Range (Cl. 4(a))		18. Notices of Redelivery (Cl. 4(c))
19. Fuel Quantity on Delivery (Cl. 6(a))	20. Fuel Quantity on Redelivery (Cl. 6(a))	21. Fuel Price on Delivery (Cl. 6(c))	22. Fuel Price on Redelivery (Cl. 6(c))
23. Fuel Specifications (Cl. 6(d))			
24. Hire (Cl. 8(a))	25. Owner's Bank Account (Cl. 8(b))		
26. Grace Period (Cl. 8(c))	27. Max. Period for Requisition (Cl. 9(c))	28. General Average Adjustment (Cl. 14(b))	
29. Supercargo (Cl. 15(f))	30. Victualling (Cl. 15(g))	31. Representation (Cl. 15(h))	32. Hold Cleaning by Crew (Cl. 15(m))
33. Lumpsum for Hold Cleaning on Redelivery (Cl. 15(m))		34. Vessel's Insured Value (Cl. 20(a))	
35. Law and Arbitration (state Cl. 22(a), 22(b) or 22(c) of Cl. 22 as agreed; if 22(c) agreed, place of arbitration must be stated (Cl. 22))		36. Commission and to whom payable (Cl. 23)	
37. Additional Clauses			

It is agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party consisting of PART I including any additional clauses agreed and stated in Box 37 and PART II as well as Appendix A attached thereto. In the event of any conflict of conditions, the provisions of PART I and Appendix A shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

**"GENTIME" - General Time Charter Party
Index**

- 1. PERIOD AND DELIVERY**
 - (a) *Period*
 - (b) *Delivery place*
 - (c) *Delivery time*
 - (d) *Cancellation*
 - (e) *Notice(s)*
 - (f) *Vessel's condition*
 - (g) *Charterer's Acceptance*
- 2. TRADING AREAS**
 - (a) *Trading Limits*
 - (b) *Excepted Countries*
 - (c) *Ice*
- 3. CARGO - RESTRICTIONS AND EXCLUSIONS**
 - (a) *Lawful Cargoes*
 - (b) *Excluded Cargoes*
 - (c) *Hazardous Cargoes*
 - (d) *Radioactive Cargoes*
 - (e) *Containers*
 - (f) *Deck Cargo*
- 4. REDELIVERY**
 - (a) *Redelivery place*
 - (b) *Acceptance of Redelivery*
 - (c) *Notice*
 - (d) *Last Voyage*
- 5. ON/OFF-HIRE SURVEYS**
- 6. BUNKERS**
 - (a) *Quantity at Delivery/Redelivery*
 - (b) *Bunkering prior to Delivery and Redelivery*
 - (c) *Purchase Price*
 - (d) *Bunkering*
 - (e) *Liability*
- 7. VESSEL'S GEAR AND EQUIPMENT**
 - (a) *Regulations*
 - (b) *Breakdown of Vessel's Gear*
 - (c) *Suez and Panama Canal*
 - (d) *Lighting*
- 8. HIRE**
 - (a) *Rate*
 - (b) *Payment*
 - (c) *Default*
 - (d) *Deductions*
 - (e) *Redelivery Adjustment*
- 9. OFF HIRE**
 - (a) *Inability to Perform Services*
 - (b) *Deviation*
 - (c) *Requisitions*
 - (d) *Addition to Charter Period*
- 10. LOSS OF VESSEL**
- 11. OWNERS' OBLIGATIONS**
 - (a) *Wages*
 - (b) *Stores*
 - (c) *Insurance of the Vessel*
 - (d) *Crew assistance*
 - (e) *Documentation*
 - (f) *Deratisation*
 - (g) *Smuggling*
- 12. MASTER**
- 13. CHARTERERS' OBLIGATIONS**
 - (a) *Voyage Expenses*
 - (b) *Bunker Fuel*
 - (c) *Agency Costs*
 - (d) *Stevedoring*
 - (e) *Advances to Master*
 - (f) *Contraband*
- 14. OWNERS' REQUIREMENTS**
 - (a) *Maintenance*
 - (b) *General Average*
 - (c) *Salvage*
 - (d) *Lien*
- 15. CHARTERERS' REQUIREMENTS:**
 - (a) *Plans*
 - (b) *Flag and Funnel*
 - (c) *Communications Facilities*
 - (d) *Logs*
 - (e) *Replacement of Master and Officers*
 - (f) *Supercargo*
 - (g) *Victualling*
 - (h) *Representation*
 - (i) *Sub-Letting*
 - (j) *Inspections*
 - (k) *Weather Routing*
 - (l) *Laying up*
 - (m) *Cleaning*
- 16. SUNDRY MATTERS**
 - (a) *Stowaways*
 - (b) *Stevedore Damage*
 - (c) *Fumigation*
 - (d) *Anti-drug Clause*
- 17. BILLS OF LADING, WAYBILLS AND OTHER CONTRACTS OF CARRIAGE**
 - (a) *Signing Contracts of Carriage*
 - (b) *Protective Clauses*
 - (c) *Deck Cargo*
 - (d) *Defence of Claims*
 - (e) *Payment and Indemnity*
- 18. RESPONSIBILITIES**
 - (a) *Cargo Claims*
 - (b) *Fines, etc.*
 - (c) *Deck Cargo*
 - (d) *Death or Personal Injury*
 - (e) *Agency*
 - (f) *Indemnity and Limitation*
 - (g) *Time Bar*
- 19. EXCEPTIONS**
- 20. INSURANCES**
 - (a) *Hull and Machinery*
 - (b) *Protection and Indemnity (P & I)*
- 21. WAR RISKS**
- 22. LAW AND ARBITRATION**
- 23. COMMISSION**
- 24. NOTICES**

PART II

"GENTIME" General Time Charter Party

It is agreed on the date shown in Box 1 between the party named in Box 2 as Owners/ Disponent Owners (hereinafter called "the Owners") of the Vessel named in Box 4, of the description stated in Box 5 and the party named in Box 3 as Charterers as follows:	1 2 3
1. Period and Delivery	4
(a) <u>Period</u> - In consideration of the hire stated in Box 24 the Owners let and the Charterers hire the Vessel for the period/trip(s) stated in Box 6.	4 5 6
The Charterers shall have the option to extend the Charter Party by the period(s)/ trip(s) stated in Box 7 which option shall be exercised by giving written notice to the Owners on or before the date(s) stated in Box 7.	7 8 9
Unless otherwise agreed, the Charterers shall have the option to increase or to reduce the final period of the Charter Party by up to the number of days stated in Box 6(a), which shall be applied only to the period finally declared.	10 11 12
(b) <u>Delivery Place</u> - The Owners shall deliver the Vessel to the Charterers at the port or place stated in Box 8 or a port or place within the range stated in Box 8.	13 14
(c) <u>Delivery Time</u> - Delivery shall take place no earlier than the date/time stated in Box 9 and no later than the date/time stated in Box 10. Delivery shall be effected at any time day or night, Saturdays, Sundays and holidays included.	15 16 17
(d) <u>Cancellation</u> - Should the Vessel not be delivered by the date/time stated in Box 10 the Charterers shall have the option to cancel the Charter Party without prejudice to any claims the Charterers may otherwise have on the Owners under the Charter Party. If the Owners anticipate that, despite their exercise of due diligence, the Vessel will not be ready for delivery by the date/time stated in Box 10, they may notify the Charterers in writing, stating the anticipated new date of readiness for delivery, proposing a new cancelling date/time and requiring the Charterers to declare whether they will cancel or will take delivery of the Vessel. Should the Charterers elect not to cancel or should they fail to reply within two (2) working days (as applying at the Charterers' place of business) of receipt of such notification, then unless otherwise agreed, the proposed new cancelling date/time will replace the date/time stated in Box 10. This provision shall operate only once and should the Vessel not be ready for delivery at the new cancelling date/time the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.	18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
(e) <u>Notice(s)</u> - The Owners shall give the Charterers not less than the number of days notice stated in Box 11 of the date/time on which the Vessel is expected to be delivered and shall keep the Charterers closely advised of possible changes in the Vessel's expected date/time of delivery. The Owners shall give the Charterers and/or their local agents notice of delivery when the Vessel is in a position to come on hire.	32 33 34 35 36 37
(f) <u>Vessel's Condition</u> - On arrival at the first port or place of loading the Vessel's holds shall be clean and in all respects ready to receive the intended cargo identified in Box 12, failing which the Vessel shall be off-hire from the time of rejection until she is deemed ready.	38 39 40
(g) <u>Charterers' Acceptance</u> - Acceptance of delivery of the Vessel by the Charterers shall not prejudice their rights against the Owners under this Charter Party.	41 42
2. Trading Areas	43
(a) <u>Trading Limits</u> - The Vessel shall be employed in lawful trades within Institute Warranty Limits (IWL) and within the trading limits as stated in Box 13 between safe ports or safe places where she can safely enter, lie always afloat, and depart.	44 45 46
(b) <u>Excepted Countries</u> - The Owners warrant that at the time of delivery the Vessel will not have traded to any of the countries listed in Box 14.	47 48
(c) <u>Ice</u> - The Vessel shall not be required to enter or remain in any icebound port or area, nor any port or area where lights, lightships, markers or buoys have been or are about to be withdrawn by reason of ice, nor where on account of ice there is risk that, in the ordinary course of events, the Vessel will not be able safely to enter and remain in the port or area or to depart after completion of loading or discharging. The Vessel shall not be obliged to force ice but, subject to the Owners' prior approval, may follow ice-breakers when reasonably required, with due regard to her size, construction and class. If, on account of ice, the Master considers it dangerous to remain at the port or place of loading or discharging for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged he shall be at liberty to sail to any convenient place and there await the Charterers' new instructions.	49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59
3. Cargo - Restrictions and Exclusions	60
(a) <u>Lawful Cargoes</u> - The Vessel shall be employed in carrying lawful cargo. Cargo of a hazardous, injurious, or noxious nature or IMO-classified cargo shall not be carried without the Owners' prior consent in which case it shall be carried only in accordance with the provisions of sub-clause (c) of this Clause.	61 62 63 64
(b) <u>Excluded Cargoes</u> - Without prejudice to the generality of the foregoing, the following cargoes shall be excluded: livestock, arms, ammunition, explosives, nuclear and radioactive material other than radio-isotopes as described in sub-clause (d) of this clause and any other cargoes enumerated in Box 15.	65 66 67
(c) <u>Hazardous Cargoes</u> - If the Owners agree that the Charterers may carry hazardous, injurious, noxious or IMO-classified cargo, the amount of such cargo shall be limited to the quantity indicated in Box 16 and the Charterers shall provide the Master with evidence that the cargo has been packed, labelled and documented and shall be loaded and stowed in accordance with IMO regulations, any mandatory local requirements and regulations and/or recommendations of the competent authorities of the country of the Vessel's registry. Failure to observe the foregoing shall entitle the Master to refuse such cargo or, if already loaded, to discharge it in the Charterers' time and at their risk and expense.	68 69 70 71 72 73 74 75 76 77
(d) <u>Radio-active Cargoes</u> - Radio-isotopes, used or intended to be used for industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes, may be carried subject to prior consent by the Owners and the Master, provided that they are not of such a category as to invalidate the Vessel's P & I cover.	78 79 80 81
(e) <u>Containers</u> - If cargo is carried in ISO-containers such containers shall comply with the International Convention for Safe Containers.	82 83
(f) <u>Deck Cargo</u> - Subject to the Master's prior approval, which shall not be unreasonably withheld, cargo may be carried on deck in accordance with the provisions of Clauses 17 (c) and 18.	84 85 86
4. Redelivery	87
(a) <u>Redelivery Place</u> - The Charterers shall redeliver the Vessel to the Owners at the port or place stated in Box 17 or a port or place within the range stated in Box 17, in the same order and condition as when the Vessel was delivered, fair wear and tear excepted.	88 89 90 91
(b) <u>Acceptance of Redelivery</u> - Acceptance of redelivery of the Vessel by the Owners shall not prejudice their rights against the Charterers under this Charter Party.	92 93
(c) <u>Notice</u> - The Charterers shall give the Owners not less than the number of days notice stated in Box 18 indicating the port or place of redelivery and the expected date on which the Vessel is to be ready for redelivery.	94 95 96
(d) <u>Last Voyage</u> - The Charterers warrant that they will not order the Vessel to commence a voyage (including any preceding ballast voyage) which cannot reasonably be expected to be completed in time to allow redelivery of the Vessel within the period agreed and declared as per Clause 1(a). If, nevertheless, such an order is given, the Owners shall have the option: (i) to refuse the order and require a substitute order allowing timely redelivery; or (ii) to perform the order without prejudice to their rights to claim damages for breach of charter in case of late redelivery. In any event, for the number of days by which the period agreed and declared as per Clause 1(a) is exceeded, the Charterers shall pay the market rate if this is higher than the rate stated in Box 24.	97 98 99 100 101 102 103 104 105 106
5. On/Off-hire Surveys	107
Joint on-hire and off-hire surveys shall be conducted by mutually acceptable surveyors at ports or places to be agreed. The on-hire survey shall be conducted without loss of time to the Charterers, whereas the off-hire survey shall be conducted in the Charterers' time. Survey fees and expenses shall be shared equally between the Owners and the Charterers.	108 109 110 111
Both surveys shall cover the condition of the Vessel and her equipment as well as quantities of fuels remaining on board. The Owners shall instruct the Master to co-operate with the surveyors in conducting such surveys.	112 113 114 115
6. Bunkers	116
(a) <u>Quantity at Delivery/Redelivery</u> - The Vessel shall be delivered with about the quantity of fuels stated in Box 19 and, unless indicated to the contrary in Box 20, the Vessel shall be redelivered with about the same quantity, provided that the quantity of fuels at redelivery is at least sufficient to allow the Vessel to safely reach the nearest port at which fuels of the required type or better are available.	117 118 119 120 121
(b) <u>Bunkering prior to Delivery and Redelivery</u> - Provided that it can be accomplished at scheduled ports, without hindrance to the operation of the Vessel, and by prior arrangement between the parties, the Owners shall allow the Charterers to bunker for the account of the Charterers prior to delivery and the Charterers shall allow the Owners to bunker for the account of the Owners prior to redelivery.	122 123 124 125 126
(c) <u>Purchase Price</u> - The Charterers shall purchase the fuels on board at delivery at the price stated in Box 21 and the Owners shall purchase the fuels on board at redelivery at the price stated in Box 22. The value of the fuel on delivery shall be paid together with the first instalment of hire.	127 128 129 130
(d) <u>Bunkering</u> - The Charterers shall supply fuel of the specifications and grades stated in Box 23. The fuels shall be of a stable and homogeneous nature and unless otherwise agreed in writing, shall comply with ISO standard 8217: 1996 or any subsequent amendments thereof as well as with the relevant provisions of Marpol. The Chief Engineer shall co-operate with the Charterers' bunkering agents and fuel suppliers and comply with their requirements during bunkering, including but not limited to checking, verifying and acknowledging sampling, readings or soundings, meters etc. before, during and/or after delivery of fuels. During delivery four representative samples of all fuels shall be taken at a point as close as possible to the Vessel's bunker manifold. The samples shall be labelled and sealed and signed by suppliers, Chief Engineer and the Charterers or their agents. Two samples shall be retained by the suppliers and one each by the Vessel and the Charterers. If any claim should arise in respect of the quality or specification or grades of the fuels supplied, the samples of the fuels retained as aforesaid shall be analysed by a qualified and independent laboratory.	131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145
(e) <u>Liability</u> - The Charterers shall be liable for any loss or damage to the Owners caused by the supply of unsuitable fuels or fuels which do not comply with the specifications and grades set out in Box 23 and the Owners shall not be held liable for any reduction in the Vessel's speed performance and/or increased bunker consumption nor for any time lost and any other consequences arising as a result of such supply.	146 147 148 149 150 151
7. Vessel's Gear and Equipment	152
(a) <u>Regulations</u> - The Vessel's cargo gear, if any, and any other related equipment shall comply with the law and national regulations of the countries to which the Vessel may be employed and the Owners shall ensure that the Vessel is at all times in possession of valid certificates to establish compliance with such regulations. If stevedores are not permitted to work due to failure of the Master and/or the Owners to comply with the aforementioned regulations or because the Vessel is not in possession of such valid certificates, then the Charterers may suspend hire for the time lost thereby and the Owners shall pay all expenses incurred incidental to and resulting from such failure (see Clause 11(d)).	153 154 155 156 157 158 159 160 161
(b) <u>Breakdown of Vessel's Gear</u> - All cargo handling gear, including derricks/cranes/winch(es) if any, shall be kept in good working order and the Owners shall exercise due diligence in maintaining such gear. In the event of loss of time due to a breakdown of derrick(s), crane(s) or winch(es) for any period by reason of disablement or insufficient power, the hire shall be reduced for the actual time lost thereby during loading/discharging unless the lost time is caused by negligence of the Charterers or their servants. If the Charterers continue working by using shore-crane(s) the Owners shall pay the cost of shore craneage, to an amount not exceeding the amount of hire payable to the Owners for such period.	162 163 164 165 166 167 168 169 170
(c) <u>Suez and Panama Canal</u> - During the currency of this Charter Party the Vessel	171

PART II

"GENTIME" General Time Charter Party

shall be equipped with all necessary fittings in good working order for Suez and Panama Canal transit .	172	10. Loss of Vessel	258
(d) <u>Lighting</u> - The Owners shall ensure that the Vessel will supply, free of expense to the Charterers, sufficient lighting on deck and in holds to permit 24 hour working.	173	This Charter Party shall terminate and hire shall cease at noon on the day the Vessel is lost or becomes a constructive total loss and if missing, at noon on the date when last heard of. Any hire paid in advance and not earned shall be returned to the Charterers and payment of any hire due shall be deferred until the Vessel is reported safe.	259 260 261 262
8. Hire	176	11. Owners' Obligations	263
(a) <u>Rate</u> - The Charterers shall pay hire per day or pro rata for any part of a day from the time the Vessel is delivered to the Charterers until her redelivery to the Owners, in the currency and at the rate stated in Box 24. In the event that additional hire is payable in accordance with Clause 9(d) such hire shall be based on the rate applicable at the time of redelivery. All calculation of hire shall be made by reference to UTC (Universal Time Coordinated).	177 178 179 180 181 182	Except as provided elsewhere in this Charter Party, the Owners shall deliver the Vessel in the Class indicated in Box 5 and in a thoroughly efficient state of hull and machinery and shall exercise due diligence to maintain the Vessel in such Class and in every way fit for the service throughout the period of the Charter Party.	264 265 266 267
(b) <u>Payment</u> - Subject to sub-clause (d) payment of hire shall be made in advance in full, without discount every 15 days to the Owners' bank account designated in Box 25 or to such other account as the Owners may from time to time designate in writing, in funds available to the Owners on the due date.	183 184 185 186	Nothing contained in this Charter Party shall be construed as a demise of the Vessel to the Charterers and the Owners remain at all times responsible for her navigation and for the due performance of related services, including but not limited to pilotage and towage even if paid for by the Charterers.	268 269 270 271
(c) <u>Default</u> - In default of punctual and regular payment of hire the Owners shall have the right to withdraw the Vessel without prejudice to any other claim the Owners may have against the Charterers under this Charter Party.	187 188 189	Unless otherwise agreed, the Owners shall provide and pay for the costs of the following:-	272
Where there is a failure to make punctual and regular payment of hire due to oversight, negligence, errors or omissions on the part of the Charterers or their bankers, the Owners shall give the Charterers written notice of the number of clear banking days stated in Box 26 (as recognized at the agreed place of payment) in which to rectify the failure, and when so rectified within such number of days following the Owners' notice, the payment shall stand as regular and punctual. Failure by the Charterers to pay hire within the number of days stated in Box 26 of their receiving the Owners' notice as provided herein, shall entitle the Owners to withdraw the Vessel without further notice and without prejudice to any other claim they may have against the Charterers.	190 191 192 193 194 195 196 197 198 199	(a) <u>Wages</u> - Master's, Officers' and Crew's wages.	273
Further, at any time after the period stated in Box 26, as long as hire remains unpaid, the Owners shall, without prejudice to their right to withdraw, be entitled to suspend the performance of any and all of their obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever for any consequences thereof in respect of which the Charterers hereby agree to indemnify the Owners. Notwithstanding the provisions of Clause 9(a)(ii), hire shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such suspension shall be for the Charterers' account.	200 201 202 203 204 205 206	(b) <u>Stores</u> - All provisions, deck and engine-room stores, including lubricants.	274
(d) <u>Deductions</u> - On production of supporting vouchers the Charterers shall be entitled to deduct from the next hire due any expenditure incurred on behalf of the Owners which is for the Owners' account under this Charter Party. If such expenditure is incurred in a currency other than that in which hire is payable, conversion into such currency for the purpose of deduction shall be effected at the rate of exchange prevailing on the date the expenditure was incurred.	207 208 209 210 211 212	(c) <u>Insurance of the Vessel</u> (See Clause 20).	275
(e) <u>Redelivery Adjustment</u> - Should the Vessel be on her voyage towards the port or place of redelivery at the time payment of hire becomes due, said payment shall be made for the estimated time necessary to complete the voyage, less the estimated value of the fuels remaining on board at redelivery. When the Vessel is redelivered to the Owners any difference shall be refunded to or paid by the Charterers as appropriate, but not later than thirty days after redelivery of the Vessel.	213 214 215 216 217 218	(d) <u>Crew's assistance in</u> (i) preparing the Vessel's cranes, derricks, winches and/or cargo handling gear for use, (ii) opening and closing any hatches (other than pontoon type hatches), ramps and other means of access to cargo, (iii) docking, undocking and shifting operations in port, (iv) bunkering, (v) maintaining power during loading and discharging operations, (vi) instructing crane drivers and winchmen in the use of the Vessel's gear, The above services will be rendered by the crew if required, provided port and local regulations permit; otherwise charges for such services shall be for the Charterers' account.	276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287
9. Off-hire	219	(e) <u>Documentation</u> - Any documentation relating to the Vessel as required at the commencement of the Charter Party to permit the Vessel to trade within the limits provided in Box 13, including but not limited to international tonnage certificate, Suez and Panama tonnage certificates, certificate of registry, certificates relating to the strength, safety and/or serviceability of the Vessel's gear and certificates of financial responsibility for oil pollution as long as such oil pollution certificates can be obtained by the Owners in the market on ordinary commercial terms.	288 289 290 291 292 293 294
After delivery in accordance with Clause 1 hereof the Vessel shall remain on hire until redelivered in accordance with Clause 4, except for the following periods:	220 221	Such documentation shall be maintained during the currency of the Charter Party as necessary.	295 296
(a) <u>Inability to Perform Services</u>	222	(f) <u>Deratization</u> - A deratization certificate at the commencement of the Charter Party and any renewal thereof throughout the Charter Party, except if certification is required as a result of the cargo carried or ports visited under this Charter Party in which case all expenses in connection therewith shall be for the account of the Charterers.	297 298 299 300
If the Vessel is unable to comply with the instructions of the Charterers on account of:	223	(g) <u>Smuggling</u> - Any fines, taxes or imposts levied in the event of smuggling by the Master, Officers and/or Crew. The Vessel shall be off-hire for any time lost as a result thereof. See also Clause 13(f).	301 302 303
(i) any damage, defect, breakdown, deficiency of, or accident to the Vessel's hull, machinery, equipment or repairs or maintenance thereto, including drydocking, excepting those occasions where Clauses 7(b) and 16(b) apply;	224 225 226	12. Master	304
(ii) any deficiency of the Master, Officers and/or Crew, including the failure or refusal or inability of the Master, Officers and/or Crew to perform services when required;	227 228	The Master shall be conversant with the English language and, although appointed by the Owners, shall at all times during the currency of this Charter Party be under the orders and directions of the Charterers as regards employment, agency or other arrangements. The Master shall prosecute all voyages with due dispatch and supervise loading and discharging operations to ensure that the seaworthiness of the Vessel is not affected.	305 306 307 308 309 310
(iii) Arrest of the Vessel at the suit of a claimant except where the arrest is caused by, or arises from any act or omission of the Charterers, their servants, agents or sub-contractors;	229 230 231	The Charterers recognise the principles stated in IMO Resolution A.443 (XI) as regards maritime safety and protection of the marine environment and shall not prevent the Master from taking any decision in this respect which in his professional judgement is necessary.	311 312 313 314
(iv) the terms of employment of the Master, Officers and/or Crew; then the Vessel will be off-hire for the time thereby lost.	232 233	13. Charterers' Obligations	315
(b) <u>Deviation</u> - In the event of the Vessel deviating (which expression includes putting back, or putting into any port or place other than that to which she is bound under the instructions of the Charterers) for reasons other than to save life or property the Vessel shall be off-hire from the commencement of such deviation until the time when the Vessel is again ready to resume her service from a position not less favourable to the Charterers than that at which the deviation commenced, provided always that due allowance shall be given for any distance made good towards the Vessel's destination and any bunkers saved. However, should the Vessel alter course to avoid bad weather or be driven into port or anchorage by stress of weather, the Vessel shall remain on hire and all costs thereby incurred shall be for the Charterers' account.	234 235 236 237 238 239 240 241 242 243	The Charterers shall keep and care for the cargo at loading and discharging ports, be responsible for the stowage operations enumerated under sub-clause 13(d), arrange any transhipment and properly deliver the cargo at destination.	316 317 318
(c) <u>Requisitions</u> - Should the Vessel be requisitioned by any government or governmental authority during the period of this Charter Party, the Owners shall immediately notify the Charterers. The Vessel shall be off-hire during the period of such requisition and any hire or compensation paid by any government or governmental authority in respect of such requisition shall be paid to the Owners. However, if the period of requisition exceeds the number of days stated in Box 27, either party shall have the option of cancelling the balance period of the Charter Party, by giving 14 days notice of cancellation to the other.	244 245 246 247 248 249 250 251	The Charterers shall furnish the Master with full and timely instructions and unless otherwise agreed, they shall provide and pay for the costs of the following throughout the currency of this Charter Party:	319 320 321
(d) <u>Addition to Charter Period</u> - Any time during which the Vessel is off-hire under this Charter Party may be added, at the option of the Charterers, to the charter period as determined in accordance with Clause 1(a). Such option shall be declared in writing not less than one month before the expected date of redelivery, or latest one week after the event if such event occurs less than one month before the expected date of redelivery.	252 253 254 255 256 257	(a) <u>Voyage Expenses</u> - All port charges (including compulsory charges for shore watchmen and garbage removal), light and canal dues, pilotage, towage, consular charges, and all other charges and expenses relating to the cargo and/or to the Vessel as a result of her employment hereunder, other than charges or expenses provided for in Clause 11.	322 323 324 325 326
		(b) <u>Bunker Fuel</u> (See Clause 6). - All fuels except for quantities consumed while the Vessel is off-hire.	327 328
		(c) <u>Agency Costs</u> - All agency fees for normal ship's husbandry at all ports or places of call.	329 330
		(d) <u>Stowage</u> - All stowage operations during the currency of this Charter Party including receipt, loading, handling, stuffing containers, stowing, lashing, securing, unsecuring, unlash, discharging, stripping containers, tallying and delivering of all cargo.	331 332 333 334
		(e) <u>Advances to Master</u> - Reasonable funds which, upon request by the Owners, are to be made available by Charterers' local agents to the Master for disbursements. The Charterers may deduct such advance funds from hire payments.	335 336 337
		(f) <u>Contraband</u> - Any fines, taxes or imposts levied in the event that contraband and/or unmanifested drugs and/or cargoes are found to have been shipped as part of the cargo and/or in containers on board. The Vessel shall remain on hire during any time lost as a result thereof. However, if it is established that the Master, Officers and/or Crew are involved in smuggling then any security required shall be provided by the Owners. See also Clause 11(g).	338 339 340 341 342 343

PART II

"GENTIME" General Time Charter Party

14. Owners' Requirements	344	(l) <u>Laying up</u> - At the written request of the Charterers, the Owners shall at any time provide an estimate of any economies which may be possible in the event of laying-up the Vessel. The Charterers shall then have the right to order the laying-up of the Vessel at any time and for any period of time at a safe berth or safe place in their option, and in the event of such laying-up the Owners shall promptly take reasonable steps to effect all the economies in operating costs. The laying-up port or place and laid-up arrangements shall be subject to approval by the Owners' insurers. Laying-up preparation and reactivation cost, and all expenses incurred shall be for the Charterers' account. The Charterers shall give sufficient notice of their intention in this respect to enable the Owners to make necessary arrangements for decommissioning and recommissioning. The Owners must give prompt credit to the Charterers for all economies achieved.	431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442
(a) <u>Maintenance</u> - Without prejudice to the provisions of Clause 9(a)(i), the Owners shall have the right to take the Vessel out of service at any time for emergency repairs, and by prior arrangement with the Charterers for routine maintenance, including drydocking.	345 346 347 348	(m) <u>Cleaning</u> - The Charterers may request the Owners to direct the crew to sweep and/or wash and/or clean the holds between voyages and/or between cargoes against payment at the rate per hold stated in Box 32, provided the crew is able to undertake such work and is allowed to do so by local regulations. In connection with any such operation the Owners shall not be responsible if the Vessel's holds are not accepted or passed.	443 444 445 446 447 448
(b) <u>General Average</u> - General Average shall be adjusted, stated and settled at the place shown in Box 28 according to the York-Antwerp Rules 1994 or any subsequent modification thereto by an adjuster appointed by the Owners. Charter hire shall not contribute to General Average. General Average shall be adjusted in any currency at the sole option of the Owners. Exchange into the currency of adjustment shall be calculated at the rate prevailing on the date of payment for disbursements and on the date of completion of discharge of the Vessel for allowances, contributory values etc. The Charterers agree to co-operate with the Owners and their appointed adjuster by supplying manifest and other information and, where required, to endeavour to secure the assistance of the Charterers' local agents in the collection of security, at the Owners' expense.	349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360	In lieu of cleaning the Charterers shall have the option to re-deliver the Vessel with unclean/unswept holds against the lump-sum payment stated in Box 33 excluding the disposal of dunnage and/or waste, which shall be for Charterers' account.	449 450 451
(c) <u>Salvage</u> - All salvage and assistance to other vessels shall be for the Owners and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the Charter Party for time lost in the salvage, damage to the Vessel and fuel consumed. The Charterers shall be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to settle its amount.	361 362 363 364 365 366	16. Sundry Matters	452
(d) <u>Lien</u> - The Charterers warrant that they will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. In no event shall the Charterers procure, nor permit to be procured, for the Vessel, any supplies, necessities or services without previously obtaining a statement signed by an authorised representative of the furnisher thereof, acknowledging that such supplies, necessities or services are being furnished on the credit of the Charterers and not on the credit of the Vessel or of the Owners and that the furnisher claims no maritime lien on the Vessel therefor. The Owners shall have a lien on all shipped cargo before or after discharge and on all sub-freights and/or sub-hire including deadfreight and demurrage, for any amount due under this Charter Party including but not limited to unpaid charter hire, unreimbursed Charterers' expenses initially paid by the Owners, and contributions in general average properly due. The Charterers shall ensure that such lien is incorporated in all documents containing or evidencing Contracts of Carriage issued by them or on their behalf.	367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382	(a) <u>Slowaways</u>	453
15. Charterers' Requirements	383	(i) The Charterers shall exercise due care and diligence in preventing slowaways from gaining access to the Vessel by means of secreting away in cargo or containers shipped by the Charterers.	454 455 456
(a) <u>Plans</u> - On concluding this Charter Party or as soon as practical thereafter the Owners shall provide the Charterers with copies of any operational plans or documents that the Charterers may reasonably request and which are necessary for the safe and efficient operation of the Vessel. All documents received by the Charterers shall be returned to the Owners on redelivery.	384 385 386 387 388	(ii) If, despite the exercise of due care and diligence by the Charterers, slowaways have gained access to the Vessel by means of secreting away in the cargo and/or containers shipped by the Charterers, this shall amount to breach of charter for the consequences of which the Charterers shall be liable and shall hold the Owners harmless and shall keep them indemnified against all claims whatsoever which may arise and be made against them. Furthermore, all time lost and all expenses whatsoever and howsoever incurred, including fines, shall be for the Charterers' account and the Vessel shall remain on hire.	457 458 459 460 461 462 463 464
(b) <u>Flag and Funnel</u> - If they so require, the Charterers shall, during the currency of this Charter Party, be allowed to fly their house flag and/or paint the funnel in the Charterers' colours. All alterations including re-instatement shall be effected in the Charterers' time and at their expense.	389 390 391 392	(iii) Should the Vessel be arrested as a result of the Charterers' breach of charter according to sub-clause (ii) above, the Charterers shall take all reasonable steps to secure that within a reasonable time, the Vessel is released and at their expense post bail or other security to obtain release of the Vessel.	465 466 467 468
(c) <u>Communications Facilities</u> - The Owners shall permit the Charterers' use of the Vessel's communication facilities at cost.	393 394	(iv) If, despite the exercise of due care and diligence by the Owners, slowaways have gained access to the Vessel by means other than secreting away in the cargo and/or containers shipped by the Charterers, all time lost and all expenses whatsoever and howsoever incurred, including fines, shall be for the Owners' account.	469 470 471 472 473
(d) <u>Logs</u> - The Owners shall maintain full deck and engine room logs during the currency of this Charter Party and the Charterers shall have full access to all the Vessel's logs, rough and official, covering this period. The Owners undertake to produce all such documentation promptly upon written request of the Charterers and to allow them to make copies of relevant entries.	395 396 397 398 399	(v) Should the Vessel be arrested as a result of slowaways having gained access to the Vessel by means other than secreting away in the cargo and/or containers shipped by the Charterers, the Owners shall take all reasonable steps to secure that within a reasonable time, the Vessel is released and at their expense post bail or other security to obtain release of the Vessel.	474 475 476 477 478
(e) <u>Replacement of Master and Officers</u> - If the Charterers shall have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master or Officers, the Owners shall, on receiving particulars of the complaint in writing, investigate same and, if necessary, replace the offending party or parties at their expense.	400 401 402 403	(b) <u>Stevodore Damage</u> - Notwithstanding anything contained herein to the contrary, the Charterers shall be liable for any and all damage to the Vessel caused by stevedores, provided the Master has notified the Charterers or their agents, in writing, within 24 hours of the occurrence or as soon as possible thereafter but latest when the damage could have been discovered by the exercise of due diligence. The Master shall use his best efforts to obtain written acknowledgment by the party or parties causing damage unless the damage has been made good in the meantime.	479 480 481 482 483 484 485 486
(f) <u>Supercargo</u> - The Owners shall provide and maintain a clean and adequate room for the Charterers' Supercargo if any, furnished to the same standard as officers' accommodation. The Supercargo shall be victualled with the Vessel's officers. The Charterers shall pay at the daily rate shown in Box 29 for his accommodation and victualling. The Supercargo shall be on board at the risk and expense of the Charterers and both Charterers and Supercargo shall sign the customary indemnity forms.	404 405 406 407 408 409 410	(i) Stevedore damage affecting the Vessel's seaworthiness and/or the safety of the crew, proper working of the Vessel and/or her equipment, shall be repaired immediately by the Charterers and the Vessel is to remain on hire until such repairs are completed and, if required, passed by the Vessel's classification society.	487 488 489 490 491
(g) <u>Victualling</u> - The Owners shall, when requested and authorised in writing by the Charterers or their agents, victual other officials and servants of the Charterers at the rate per person per meal shown in Box 30.	411 412 413	(ii) Stevedore damage not affecting the Vessel's seaworthiness and/or the safety of the crew shall be repaired, at the Charterers' option, before or after redelivery concurrently with Owners' work. In the latter case no hire will be paid to the Owners except in so far as the time required for the repairs for which the Charterers are liable exceeds the time necessary to carry out the Owners' work.	492 493 494 495 496
(h) <u>Representation</u> - Expenses for representation incurred by the Master for the Charterers' account and benefit shall be settled by the Charterers' payment of the amount stated in Box 31, per month or pro rata. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences and/or liabilities including customs fines which may result from such representation.	414 415 416 417 418	(iii) The Owners shall have the option of requiring that stevedore damage affecting the trading capabilities of the Vessel is repaired before redelivery.	497 498
(i) <u>Sub-Letting</u> - The Charterers shall have the right to sub-let all or part of the Vessel whilst remaining responsible to the Owners for the performance of this Charter Party.	419 420 421	(c) <u>Fumigation</u> - Expenses in connection with fumigations and/or quarantine ordered because of cargo carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter Party shall be for the Charterers' account. Expenses in connection with all other fumigations and/or quarantine shall be for the Owners' account.	499 500 501 502
(j) <u>Inspections</u> - The Charterers shall, upon giving reasonable notice, have the right to a superficial inspection of the Vessel in their time and the Master shall within reason co-operate with the Charterers to facilitate their inspection of the Vessel. The Charterers shall pay for any and all expenses associated with such inspection and the Owners shall be entitled to receive a copy of the report.	422 423 424 425 426	(d) <u>Anti-drug Clause</u> - The Charterers warrant to exercise the highest degree of care and diligence in preventing unmanifested narcotic drugs and/or any other illegal substances being loaded or concealed on board the Vessel. Non-compliance with the provisions of this Clause shall amount to breach of warranty for the consequences of which the Charterers shall be liable and shall hold the Owners, the Master and the crew of the Vessel harmless and shall keep them indemnified against all claims whatsoever which may arise and be made against them individually or jointly. Furthermore, all time lost and all expenses incurred, including fines, as a result of the Charterers' breach of the provisions of this Clause shall be for the Charterers' account and the Vessel shall remain on hire.	503 504 505 506 507 508 509 510 511 512
(k) <u>Weather Routing</u> - The Charterers may supply the Master with weather routing information during the currency of this Charter Party. In this event the Master, though not obliged to follow routing information, shall comply with the reporting procedure of the Charterers' weather routing service.	427 428 429 430	Should the Vessel be arrested as a result of the Charterers' non-compliance with the provisions of this Clause, the Charterers shall at their expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released and at their expense post bail to secure release of the Vessel. The Owners shall remain responsible for all time lost and all expenses incurred, including fines, in the event that unmanifested narcotic drugs and other illegal	513 514 515 516 517 518

PART II

"GENTIME" General Time Charter Party

substances are found in the possession or effects of the Vessel's personnel.	519	damages, expenses, fines, penalties, or claims which the Owners may incur or suffer by reason of the cargo or the documentation relating thereto failing to comply with any relevant laws, regulations, directions or notices of port authorities or other authorities, or by reason of any infestation, contamination or condemnation of the cargo or of infestation, damage or contamination of the Vessel by the cargo.	606 607 608 609 610
17. Bills of Lading, Waybills and Other Contracts of Carriage	520	(c) Deck cargo - The Charterers shall be liable to the Owners for any loss, damage, expense or delay to the Vessel howsoever caused and resulting from the carriage of cargo on deck save where the Charterers can prove that such loss, damage, expense or delay was the result of negligence on the part of the Owners and/or their servants.	611 612 613 614 615
(a) Signing Contracts of Carriage	521	(d) Death or Personal Injury - Claims for death or personal injury having a direct connection with the operation of the Vessel shall be borne by the Owners unless such claims are caused by defect of the cargo or by the act, neglect or default of the Charterers, their servants, agents or sub-contractors.	616 617 618 619
(i) The Master shall sign bills of lading or waybills as presented in conformity with mate's receipts. If requested, the Owners may authorise the Charterers and/or their agents in writing to sign bills of lading, waybills, through bills of lading, or multimodal bills of lading (hereafter collectively referred to as Contracts of Carriage) on the Owners' and/or Master's behalf in conformity with mate's receipts without prejudice to the terms and conditions of the Charter Party.	522 523 524 525 526 527	(e) Agency - The Owners authorise and empower the Charterers to act as the Owners' agents solely to ensure that, as against third parties, the Owners will have the benefit of any immunities, exemptions or liberties regarding the cargo or its carriage. Subject to the provisions of Clause 17 the Charterers shall have no authority to make any contracts imposing any obligations whatsoever upon the Owners in respect of the cargo or its carriage.	620 621 622 623 624 625
(ii) In the event the Charterers and/or their agents, pursuant to the provisions of sub-clause 17(a)(i) above, sign Contracts of Carriage which extend the Owners' responsibility beyond the period during which the cargo is on board the Vessel the Charterers shall indemnify the Owners against any claims for loss, damage or expense which may result therefrom.	528 529 530 531 532	(f) Indemnity and Limitation - The Owners and the Charterers hereby agree to indemnify each other against all loss, damage or expenses arising or resulting from any obligation to pay claims, fines or penalties for which the other party is liable in accordance with this Charter Party. Both the Owners and the Charterers shall retain their right to limit their liability against the other party in respect of any claim brought by way of indemnity, notwithstanding that the other party has been denied the right to limit against any third party or has failed in whatever manner to exercise its rights of limitation.	626 627 628 629 630 631 632 633
(iii) Neither the Charterers nor their agents shall permit the issue of any Contract of Carriage (whether or not signed on behalf of the Owners or on behalf of the Charterers or on behalf of any Sub-Charterers) incorporating, where not compulsorily applicable, the Hamburg Rules or any other legislation giving effect to the Hamburg Rules or any other legislation imposing liabilities in excess of Hague or Hague-Visby Rules.	533 534 535 536 537 538	(g) Time Bar - In respect of any Cargo Claims as between the Owners and the Charterers, brought under sub-clause 18(a), unless extensions of time have been sought or obtained from one party by the other or notice of arbitration has been given by either party, such claim(s) shall be deemed to be waived and absolutely time barred upon the expiry of two years reckoned from the date when the cargo was or should have been delivered. When the Hamburg Rules apply compulsorily the above time bar shall be extended to three years.	634 635 636 637 638 639 640
(b) Protective Clauses - The Charterers warrant that Contracts of Carriage issued in respect of cargo under this Charter Party shall incorporate the clauses set out in Appendix A.	539 540 541		
(c) Deck Cargo - Unless the cargo is stowed in fully closed containers, placed on board the Vessel in areas designed for the carriage of containers with class-approved container fittings, and secured to the Vessel by means of class-approved Vessel's lashing gear or material, Contracts of Carriage covering cargo carried on deck shall be claused: "Agreed to be shipped on deck at Charterers', Shippers' and Receivers' risk, and responsibility for loss, damage or expense howsoever caused".	542 543 544 545 546 547		
(d) Defence of Claims - Should the Charterers issue or cause to be issued a Contract of Carriage in default of the provisions of this Clause 17, they shall be obliged upon written request by the Owners to take over, pay for the defence of and pay any liability established in respect of any claim brought against the Vessel and/or the Owners as a result of such default.	548 549 550 551 552		
(e) Payment and Indemnity - The Charterers shall pay for, and/or indemnify the Owners against any loss, damage or expense which results from any breach of the provisions of this Clause 17.	553 554 555		
18. Responsibilities	556	19. Exceptions	641
(a) Cargo Claims	557	As between the Charterers and the Owners, responsibility for any loss, damage, delay or failure of performance under this Charter Party not dealt with in Clause 18(a), shall be subject to the following mutual exceptions:	642 643 644
(i) Definition - For the purpose of this Clause 18(a), Cargo Claim means a claim for loss, damage, shortage, (including slackage, ullage or pilferage), overcarriage or delay to cargo including customs fines or fines in respect of such loss, damage, shortage, overcarriage or delay and includes:	558 559 560 561	Act of God, act of war, civil commotions, strikes, lockouts, restraint of princes and rulers, and quarantine restrictions.	645 646
(1) any legal costs or interest claimed by the original claimant making such a claim;	562 563	In addition, any responsibility of the Owners not dealt with in Clause 18(a) shall be subject to the following exceptions:	647 648
(2) all legal, Club correspondents' and experts' costs reasonably incurred in the defence of or in the settlement of the claim made by the original claimant, but shall not include any costs of whatsoever nature incurred in making a claim or in seeking an indemnity under this Charter Party.	564 565 566 567	Any act, neglect or default by the Master, pilots or other servants of the Owners in the navigation or management of the Vessel, fire or explosion not due to the personal fault of the Owners or their Manager, collision or stranding, unforeseeable breakdown of or any latent defect in the Vessel's hull, equipment or machinery.	649 650 651 652
(ii) Claim Settlement - It is a condition precedent to the right of recovery by either party under this Clause 18(a) that the party seeking indemnity shall have first properly settled or compromised and paid the claim.	568 569 570	The above provisions shall in no way affect the provisions as to off-hire in this Charter Party.	653 654
(iii) Owners' Liability - The Owners shall be liable for any Cargo Claim arising or resulting from:	571 572		
(1) failure of the Owners or their servants to exercise due diligence before or at the beginning of each voyage to make the Vessel seaworthy;	573 574	20. Insurances	655
(2) failure of the Owners or their servants property and carefully to carry, keep and care for the cargo while on board;	575 576	(a) Hull and Machinery - The Owners warrant that the Vessel is insured for Hull, Machinery and basic War Risks purposes at the value stated in Box 34.	656 657
(3) unreasonable deviation from the voyage described in the Contract of Carriage unless such deviation is ordered or approved by the Charterers;	577 578	(b) Protection and Indemnity (P & I) - The Owners warrant that throughout the period of the Charter Party the Vessel will be fully covered for P&I risks, including through transport cover, with underwriters approved by the Charterers which approval shall not be unreasonably withheld.	658 659 660 661
(4) errors in navigation or the management of the Vessel solely where the Contract of Carriage is subject to mandatory application of legislation giving effect to the Hamburg Rules.	579 580 581	The Charterers warrant that throughout the period of the Charter Party they will be covered for Charterers' liability risk by underwriters approved by the Owners which approval will not be unreasonably withheld.	662 663 664
(iv) Charterers' Liability - The Charterers shall be liable for any Cargo Claim arising or resulting from:	582 583	21. War Risks ("Conwartime 1993")	665
(1) the stevedoring operations enumerated under Clause 13(d) unless the Charterers prove that such Cargo Claim was caused by the unseaworthiness of the Vessel, in which case the Owners shall be liable;	584 585 586	(a) For the purpose of this Clause, the words:	666
(2) any transhipment in connection with through-transport or multimodal transport, save where the Charterers can prove that the circumstances giving rise to the Cargo Claim occurred after commencement of the loading of the cargo onto the Vessel and prior to its discharge;	587 588 589	(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and	667 668 669
(3) the carriage of cargo on deck unless such cargo is stowed in fully closed containers, placed on board the Vessel in areas designed for the carriage of containers with class-approved container fittings and secured to the Vessel by means of class-approved Vessel's lashing gear or material.	590 591 592 593 594	(ii) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.	670 671 672 673 674 675 676 677 678 679
(v) Shared Liability - All Cargo Claims arising from other causes than those enumerated under sub-clauses (iii) and (iv), shall be shared equally between the Owners and the Charterers unless there is clear and irrefutable evidence that the claim arose out of pilferage or the act or neglect of one or the other party or their servants or sub-contractors, in which case that party shall bear the full claim.	595 596 597 598 599 600	(b) The Vessel, unless the written consent of the Owners be first obtained, shall not be ordered to or required to continue to or through, any port, place, area or zone (whether of land or sea), or any waterway or canal, where it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or is likely to be or to become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it.	680 681 682 683 684 685 686 687
(vi) Charterers' Own Cargo - If the cargo is the property of the Charterers, the Owners shall have the same responsibilities and benefits as they would have had under this Clause had the cargo been the property of a third party and carried under a Bill of Lading incorporating the Hague-Visby Rules.	601 602 603 604	(c) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade, whether such blockade be imposed on all vessels, or is imposed selectively in any way whatsoever against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an area where	688 689 690 691
(b) Fines, etc. - The Charterers shall also be liable to the Owners for any losses,	605		

PART II

"GENTIME" General Time Charter Party

she shall be subject, or is likely to be subject to a belligerent's right of search and/or confiscation.

(d) (i) The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.

(ii) If the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then such premiums and/or calls shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at the same time as the next payment of hire is due.

(e) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then such bonus or additional wages shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due.

(f) The Vessel shall have liberty:-

(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, or any other body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

(ii) to comply with the order, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;

(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(iv) to divert and discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;

(v) to divert and call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions.

(g) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one or more of them, they shall immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within 48 hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice.

(h) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (b) to (g) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party.

22. Law and Arbitration

*) (a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD 50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

*) (b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD 50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall

be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

*) (c) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and stated in Box 35 and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration at the place stated in Box 35, subject to the procedures applicable there.

(d) If Box 35 in Part I is not appropriately filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply.

*) (a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 35

23. Commission

The Owners shall pay a commission at the rate stated in Box 36 to the Broker(s) stated in Box 36 on any hire paid under this Charter Party or any continuation or extension thereof. If the full hire is not paid owing to breach of Charter Party by either of the parties the party liable therefor shall indemnify the Brokers against their loss of commission.

Should the parties agree to cancel this Charter Party, the Owners shall indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission shall not exceed the brokerage on one year's hire.

In signing this Charter Party the Owners acknowledge their agreement with the brokers to pay the commissions described in this Clause.

24. Notices

Any notices as between the Owners and the Charterers shall be in writing and sent to the addresses stated in Boxes 2 and 3 as the case may be or to such other addresses as either party may designate to the other in writing.

"GENTIME" General Time Charter Party
Appendix A - Protective Clauses

A. WAR RISKS ("Voywar 1993")

- (1) For the purpose of this Clause, the words:
- (a) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and
- (b) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.
- (2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, her cargo, crew, or other persons on board the Vessel may be exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.
- (3) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be, exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfilment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such expenses and freight.
- (4) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.
- (5) The Vessel shall have liberty:-
- (a) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government which so requires, or any body or group acting with the power to compel compliance with their orders or directions;
- (b) to comply with the orders, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;

(c) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(d) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;

(e) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions;

(f) where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.

(6) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (2) to (5) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of Carriage.

B. CLAUSE PARAMOUNT

The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 24 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation in the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract, save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract.

The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals.

C. GENERAL AVERAGE

General Average shall be adjusted and settled at a port or place in the option of the Carrier according to the York-Antwerp Rules, 1994 or any subsequent amendment thereto.

D. HIMALAYA CLAUSE

It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the Carrier (including every independent contractor from time to time employed by the Carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Charterers, Shippers, Consignees, owner of the goods or to any holder of a Bill of Lading issued under this Charter Party, for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment.

Without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this clause, every exemption, limitation, condition and liberty herein contained and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled hereunder, shall also be available and shall extend to protect every such servant or agent of the Carrier acting as aforesaid.

For the purpose of all the foregoing provisions of this clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agents or trustees on behalf of and for the benefit of all persons who might be his servants or agents from time to time (including independent contractors as aforesaid) and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this contract.

E. NEW JASON CLAUSE

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the

"GENTIME" General Time Charter Party
Appendix A - Protective Clauses

commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the goods, shippers, consignees, or owners of the goods shall contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods.

If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

F. BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners insofar as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said goods and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or Carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect to a collision or contact.

Draft Copy

EK-7 Baltime 2001 Çarter Parti Formu

(Sayfa Aralığı 283-287)



PART I

**BIMCO UNIFORM TIME-CHARTER
(AS REVISED 2001)
CODE NAME: "BALTIME 1939"**

Issued 1909; Amended 1911; 1912; 1920; 1920; 1939; 1950; 1974; and 2001

Copyright, published by
The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen

1. Shipbroker	2. Place and Date of Charter
3. Owners/Place of business	4. Charterers/Place of business
5. Vessel's Name	6. GT/NT
7. Class	8. Indicated brake horse power (bhp)
9. Total tons d.w. (abt.) on summer freeboard	10. Cubic feet grain/bale capacity
11. Permanent bunkers (abt.)	12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of
13. Present position	14. Period of hire (Cl. 1)
15. Port of delivery (Cl. 1)	16. Time of delivery (Cl. 1)
17. (a) Trade limits (Cl. 2)	
(b) Cargo exclusions specially agreed	
18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity)(Cl. 5)	19. Charter hire (Cl. 6)
20. Hire payment (state currency, method and place of payment, also beneficiary and bank account) (Cl. 6)	
21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)	22. Cancelling date (Cl. 21)
23. Dispute resolution (state 22(A), 22(B) or 22(C); if 22(C) agreed Place of Arbitration must be stated) (Cl. 22)	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 24)
25. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed	

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include PART I as well as PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

PART II
“BALTIME 1939” Uniform Time-Charter (as revised 2001)

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated brake horse power (bhp) as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on summer freeboard inclusive of bunkers, stores and provisions, having as per builder s plan a cubic-foot grain/ bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons fuel oil stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:

1. Period/Port of Delivery/Time of Delivery

The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 14 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 9 a.m. and 6 p.m., or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at the port stated in Box 15 in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers may direct, the Vessel being in every way fitted for ordinary cargo service. The Vessel shall be delivered at the time indicated in Box 16.

2. Trade

The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between safe ports or places where the Vessel can safely lie always afloat within the limits stated in Box 17. No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) shall be shipped.

3. Owners' Obligations

The Owners shall provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service. The Owners shall provide winchmen from the crew to operate the Vessel s cargo handling gear, unless the crew s employment conditions or local union or port regulations prohibit this, in which case qualified shore-winchmen shall be provided and paid for by the Charterers.

4. Charterers' Obligations

The Charterers shall provide and pay for all fuel oil, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those pertaining to the Master, officers and crew), canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, also all dock, harbour and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery), agencies, commissions, also shall arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied to officials and men in their service and all other charges and expenses whatsoever including detention and expenses through quarantine (including cost of fumigation and disinfection). All ropes, slings and special runners actually used for loading

and discharging and any special gear, including special ropes and chains required by the custom of the port for mooring shall be for the Charterers account. The Vessel shall be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.

5. Bunkers

The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery shall take over and pay for all fuel oil remaining in the Vessel s bunkers at current price at the respective ports. The Vessel shall be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons of fuel oil in the Vessel s bunkers stated in Box 18.

6. Hire

The Charterers shall pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners. Payment of hire shall be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 20. In default of payment the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.

7. Re-delivery

The Vessel shall be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers option at the place or within the range stated in Box 21, between 9 a.m. and 6 p.m., and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday. The Charterers shall give the Owners not less than ten days notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered. Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers shall have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers shall pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.

8. Cargo Space

The whole reach and burthen of the Vessel, including lawful deck-capacity shall be at the Charterers disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel s Master, officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.

9. Master

The Master shall prosecute all voyages with the utmost despatch and shall render customary assistance with the Vessel s crew. The Master shall be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel s papers or for overcarrying goods. The Owners shall not be responsible for shortage, mixture, marks, nor for number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise. If

67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131

PART II
“BALTIME 1939” Uniform Time-Charter (as revised 2001)

the Charterers have reason to be dissatisfied with the	132	able on account of ice to reach the place or to get out	198
conduct of the Master or any officer, the Owners, on	133	after having completed loading or discharging. The	199
receiving particulars of the complaint, promptly to	134	Vessel shall not be obliged to force ice. If on account of	200
investigate the matter, and, if necessary and practicable,	135	ice the Master considers it dangerous to remain at the	201
to make a change in the appointments.	136	loading or discharging place for fear of the Vessel being	202
10. Directions and Logs	137	frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a	203
The Charterers shall furnish the Master with all	138	convenient open place and await the Charterers fresh	204
instructions and sailing directions and the Master shall	139	instructions. Unforeseen detention through any of above	205
keep full and correct logs accessible to the Charterers	140	causes shall be for the Charterers account.	206
or their Agents.	141	15. Loss of Vessel	207
11. Suspension of Hire etc.	142	Should the Vessel be lost or missing, hire shall cease	208
(A) In the event of drydocking or other necessary	143	from the date when she was lost. If the date of loss	209
measures to maintain the efficiency of the Vessel,	144	cannot be ascertained half hire shall be paid from the	210
deficiency of men or Owners stores, breakdown of	145	date the Vessel was last reported until the calculated	211
machinery, damage to hull or other accident, either	146	date of arrival at the destination. Any hire paid in advance	212
hindering or preventing the working of the Vessel and	147	shall be adjusted accordingly.	213
continuing for more than twenty-four consecutive hours,	148	16. Overtime	214
no hire shall be paid in respect of any time lost thereby	149	The Vessel shall work day and night if required. The	215
during the period in which the Vessel is unable to perform	150	Charterers shall refund the Owners their outlays for all	216
the service immediately required. Any hire paid in	151	overtime paid to officers and crew according to the hours	217
advance shall be adjusted accordingly.	152	and rates stated in the Vessel's articles.	218
(B) In the event of the Vessel being driven into port or to	153	17. Lien	219
anchorage through stress of weather, trading to shallow	154	The Owners shall have a lien upon all cargoes and	220
harbours or to rivers or ports with bars or suffering an	155	sub-freights belonging to the Time-Charterers and any	221
accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or	156	Bill of Lading freight for all claims under this Charter,	222
expenses resulting from such detention shall be for the	157	and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all	223
Charterers account even if such detention and/or	158	moneys paid in advance and not earned.	224
expenses, or the cause by reason of which either is	159	18. Salvage	225
incurred, be due to, or be contributed to by, the	160	All salvage and assistance to other vessels shall be for	226
negligence of the Owners servants.	161	the Owners and the Charterers equal benefit after	227
12. Responsibility and Exemption	162	deducting the Master s, officers and crew s proportion	228
The Owners only shall be responsible for delay in	163	and all legal and other expenses including hire paid	229
delivery of the Vessel or for delay during the currency of	164	under the charter for time lost in the salvage, also repairs	230
the Charter and for loss or damage to goods onboard, if	165	of damage and fuel oil consumed. The Charterers shall	231
such delay or loss has been caused by want of due	166	be bound by all measures taken by the Owners in order	232
diligence on the part of the Owners or their Manager in	167	to secure payment of salvage and to fix its amount.	233
making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage	168	19. Sublet	234
or any other personal act or omission or default of the	169	The Charterers shall have the option of subletting the	235
Owners or their Manager. The Owners shall not be	170	Vessel, giving due notice to the Owners, but the original	236
responsible in any other case nor for damage or delay	171	Charterers shall always remain responsible to the	237
whatsoever and howsoever caused even if caused by	172	Owners for due performance of the Charter.	238
the neglect or default of their servants. The Owners shall	173	20. War (“Conwartime 1993”)	239
not be liable for loss or damage arising or resulting	174	(A) For the purpose of this Clause, the words:	240
from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour	175	(i) Owners shall include the shipowners, bareboat	241
(including the Master, officers or crew) whether partial	176	charterers, disponent owners, managers or other	242
or general. The Charterers shall be responsible for loss	177	operators who are charged with the management of the	243
or damage caused to the Vessel or to the Owners by	178	Vessel, and the Master; and	244
goods being loaded contrary to the terms of the Charter	179	(ii) War Risks shall include any war (whether actual or	245
or by improper or careless bunkering or loading, stowing	180	threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution,	246
or discharging of goods or any other improper or	181	rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying	247
negligent act on their part or that of their servants.	182	of mines (whether actual or reported), acts of piracy,	248
13. Advances	183	acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage,	249
The Charterers or their Agents shall advance to the	184	blockades (whether imposed against all vessels or	250
Master, if required, necessary funds for ordinary	185	imposed selectively against vessels of certain flags or	251
disbursements for the Vessel s account at any port	186	ownership, or against certain cargoes or crews or	252
charging only interest at 6 per cent. p.a., such advances	187	otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or	253
shall be deducted from hire.	188	political group, or the Government of any state	254
14. Excluded Ports	189	whatsoever, which, in the reasonable judgement of the	255
The Vessel shall not be ordered to nor bound to enter:	190	Master and/or the Owners, may be dangerous or are	256
(A) any place where fever or epidemics are prevalent or	191	likely to be or to become dangerous to the Vessel, her	257
to which the Master, officers and crew by law are not	192	cargo, crew or other persons on board the Vessel.	258
bound to follow the Vessel;	193	(B) The Vessel, unless the written consent of the Owners	259
(B) any ice-bound place or any place where lights,	194	be first obtained, shall not be ordered to or required to	260
lightships, marks and buoys are or are likely to be	195	continue to or through, any port, place, area or zone	261
withdrawn by reason of ice on the Vessel s arrival or	196	(whether of land or sea), or any waterway or canal, where	262
where there is risk that ordinarily the Vessel will not be	197		

PART II
“BALTIME 1939” Uniform Time-Charter (as revised 2001)

it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or is likely to be or to become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it.

(C) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade, whether such blockade be imposed on all vessels, or is imposed selectively in any way whatsoever against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an area where she shall be subject, or is likely to be subject to a belligerent's right of search and/or confiscation.

(D) (i) The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.

(ii) If the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then such premiums and/or calls shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at the same time as the next payment of hire is due.

(E) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then such bonus or additional wages shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due.

(F) The Vessel shall have liberty:-

(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

(ii) to comply with the order, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;

(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(iv) to divert and discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;

(v) to divert and call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions.

(G) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one

or more of them, they shall immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within 48 hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice.

(H) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (B) to (G) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter.

21. Cancelling

Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 22, the Charterers shall have the option of cancelling. If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, shall declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.

22. Dispute Resolution

(A) This Charter shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

(B) This Charter shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

PART II
“BALTIME 1939” Uniform Time-Charter (as revised 2001)

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	403 404 405 406 407 408	necessary to protect its interest.	445
*) (C) This Charter shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Charter shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.	409 410 411 412 413 414	(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.	446 447 448 449 450
(D) Notwithstanding (A), (B) or (C) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Charter.	415 416 417 418	(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.	451 452 453 454
In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under (A), (B) or (C) above, the following shall apply:-	419 420 421	(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.	455 456 457 458 459
(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the Mediation Notice) calling on the other party to agree to mediation.	422 423 *) 424 425	(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)	460 461
(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal (the Tribunal) or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.	426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438	(E) If Box 23 in Part I is not appropriately filled in, sub-clause (A) of this Clause shall apply. Sub-clause (D) shall apply in all cases.	462 463 464
(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.	439 440 441 442	*) (A), (B) and (C) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 23.	465 466
(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers	443 444	23. General Average	467
		General Average shall be settled according to York/Antwerp Rules, 1994 and any subsequent modification thereof. Hire shall not contribute to General Average.	468 469 470
		24. Commission	471
		The Owners shall pay a commission at the rate stated in Box 24 to the party mentioned in Box 24 on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor shall indemnify the Brokers against their loss of commission. Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners shall indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.	472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483

EK-8 Boxtime 2004 Çarter Parti Formu

(Sayfa Aralığı 289-304)



BIMCO
STANDARD TIME CHARTER PARTY FOR CONTAINER VESSELS
CODE NAME: BOXTIME 2004

PART I

1. Shipbroker	2. Place and Date
3. Owners/Disponent Owners & Place of Business, E-mail, Telephone and Telefax Number	4. Charterers & Place of Business, E-mail, Telephone and Telefax Number
5. Vessel's Name	6. Vessel's Description (Cl. 6)
7. Call Sign/IMO Number	Flag:
8. Specification (s) and Grade(s) of Fuel (Cl. 12(d) and Cl. 12(e))	Year Built:
9. Fuels/Price on Delivery (Min.-Max.)(Cl. 12(a) and (c))	Class:
10. Fuels/Price on Redelivery (Min.-Max.)(Cl. 12(a) and (c))	M/tons Deadweight (Summer):
11. Place of Delivery (Cl. 1(b))	GT/NT:
12. Earliest Date of Delivery (local time) (Cl. 1(c))	TEU Capacity (Nominal/14 m/tons homogenous):
13. Cancellation Date/Time (Cl. 1(c))	Speed Capability in knots (about)* :
14. Place of Redelivery (Cl. 5(a))	Consumption in m/tons at above speed (about)* :
15. Trading Limits (Cl. 3 and Cl. 6(c))	* Speed and Consumption on Summer DWT fully laden in good weather, max. windspeed 4Bft, max. Douglas Sea State 3
16. State number of days Notice of Place and Date of Redelivery (Cl. 5(b))	

Sample COPY

17. Excluded Cargoes in addition to those stated in Cl. 4(b)(Cl. 4(b))		
18. Quantity of Hazardous Goods allowed (Cl. 4(c))		
19. Period of Charter and Options, if any (Cl. 1(a) and Cl. 5)		20. State number of days Options have to be declared after commencement of Charter Period (Cl. 1(a))
21. Hire (Rate and currency) (Cl. 1(a) and Cl. 8(a))	22. Owners' Bank Account (Cl. 8(b))	
23. Insured Value of Vessel (Cl. 23(a))	24. Monthly Lumpsum for Supercargo, Communication Facilities and Victualling (Cl. 14(g))	25. Monthly Lumpsum for Representation Expenses (Cl. 14(h))
26. Name of Owners' P&I Club (Cl. 23(b))		27. Name of Charterers' P&I Club (Cl. 23(b))
28. Charterers' maximum Claim settlement authority (Cl. 18(f))		29. Monthly Lumpsum for Replacement Cost for Vessel's lost or damaged lashings (Cl. 16(h))
30. Payment per man hour for Reefer Repair Work undertaken by Crew (Cl. 20)		31. General Average Adjustment (Cl. 15(b))
32. Dispute Resolution (state (a), (b) or (c) of Cl. 26, as agreed; if (c) agreed also state Place of Arbitration)(Cl. 26)		33. Commission and to whom payable (Cl. 27)
34. Additional Clauses		

It is mutually agreed between the party mentioned in Box 3 (hereinafter referred to as "the Owners") and the Party mentioned in Box 4 (hereinafter referred to as "the Charterers") that this Contract shall be performed in accordance with the conditions contained in PART I including additional clauses, if any agreed and stated in Box 34, and PART II as well as PART III. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and PART III shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

**BOXTIME 2004 Standard Time Charter Party for Container Vessels
Index**

- 1. PERIOD OF CHARTER PARTY AND DELIVERY**
 - (a) *Period*
 - (b) *Delivery Place*
 - (c) *Delivery Time*
 - (d) *Vessel's Condition*
 - (e) *Charterers' Acceptance*
- 2. OWNERS' UNDERTAKING**
- 3. TRADING LIMITS**
 - (a) *Trading Limits*
 - (b) *Excepted Countries*
- 4. CARGO RESTRICTIONS AND EXCLUSIONS**
 - (a) *Uncontainerised Goods*
 - (b) *Excluded Cargoes*
 - (c) *Hazardous Goods*
 - (d) *Radioactive Goods*
- 5. REDELIVERY**
 - (a) *Place of Redelivery*
 - (b) *Notice*
 - (c) *Cleanliness*
 - (d) *Final Voyage*
- 6. OWNERS' OBLIGATIONS**
 - (a) *Lashings*
 - (b) *Crew Assistance*
 - (c) *Documentation*
 - (d) *Insurance of the Vessel*
 - (e) *Deratisation*
 - (f) *Smuggling*
- 7. CHARTERERS' OBLIGATIONS**
 - (a) *Provision of Details of Containers and Goods*
 - (b) *Stevedoring*
 - (c) *Lashings*
 - (d) *Condition of Containers*
 - (e) *Stowage in Containers*
 - (f) *Stowage*
 - (g) *Operating Expenses*
 - (h) *Bunker Fuel*
 - (i) *Agency Costs*
 - (j) *Advances to Master*
 - (k) *Contraband*
- 8. HIRE**
 - (a) *Rate*
 - (b) *Payment*
 - (c) *Default*
 - (d) *Deductions*
 - (e) *Redelivery Adjustment*
- 9. OFF HIRE**
 - (a) *Unable to Comply with Instructions*
 - (b) *Deviation*
 - (c) *Requisitions*
 - (d) *Addition to Charter Period*
- 10. LOSS OF VESSEL**
- 11. VESSEL'S GEAR AND EQUIPMENT**
 - (a) *Regulations*
 - (b) *Breakdown of Vessel's Gear*
 - (c) *Suez and Panama Canal*
 - (d) *Lighting*
 - (e) *Refrigeration*
- 12. BUNKER FUEL**
 - (a) *Quantity at Delivery/Redelivery*
 - (b) *Bunkering prior to Delivery/Redelivery*
 - (c) *Purchase Price*
 - (d) *Bunkering*
 - (e) *Liability*
 - (f) *BIMCO Fuel Sulphur Content Clause*
- 13. MASTER**
- 14. CHARTERERS' REQUIREMENTS**
 - (a) *Plans*
 - (b) *Flag, Funnel and Name*
 - (c) *Ballast Warranty*
 - (d) *Logs*
 - (e) *Witnesses*
 - (f) *Replacement of Master and Officers*
 - (g) *Supercargo, Communication Facilities and Victualling*
 - (h) *Representation*
 - (i) *Sub-Letting*
 - (j) *Inspections*
 - (k) *Substitution and Sub-Contracting*
 - (l) *Laid-Up Returns*
- 15. OWNERS' REQUIREMENTS**
 - (a) *Maintenance*
 - (b) *General Average*
 - (c) *Salvage*
 - (d) *Liens*
- 16. SUNDRY MATTERS**
 - (a) *Watchmen*
 - (b) *Compulsory Garbage Removal*
 - (c) *Stowaways*
 - (d) *On/Off Hire Surveys*
 - (e) *Sub-Contractors*
 - (f) *Anti-Drug Clause*
 - (g) *BIMCO Double Banking Clause*
 - (h) *Damage to Vessel/Equipment*
 - (i) *BIMCO ISPS Clause for Time Charter Parties*
- 17. BILLS OF LADING, WAYBILLS AND OTHER CONTRACTS OF CARRIAGE**
 - (a) *Signing Contracts of Carriage*
 - (b) *Payment and Indemnity*
- 18. CHARTERERS' RESPONSIBILITIES/LIABILITIES**
 - (a) *Claims*
 - (b) *Claims Handling*
 - (c) *General Indemnity*
 - (d) *Agency*
 - (e) *General Average Exclusion*
 - (f) *Claims Authority*
 - (g) *Personal Injury*
- 19. OWNERS' RESPONSIBILITIES/LIABILITIES**
 - (a) *Containers and Goods*
 - (b) *Charterers' Cargo*
 - (c) *Personal Injury*
 - (d) *Limitation of Liability*
 - (e) *Cargo Claim and Time Bar*
 - (f) *Limitation Proceedings*
- 20. REFRIGERATED GOODS**
- 21. EXCEPTIONS**
- 22. NAVIGATION**
- 23. INSURANCES**
 - (a) *Hull and Machinery*
 - (b) *Protection and Indemnity (P&I)*
 - (c) *War Risks*
 - (d) *Maintenance of Insurances*
- 24. GENERAL ICE CLAUSE**
- 25. WAR RISKS (CONWARTIME 2004)**
- 26. DISPUTE RESOLUTION CLAUSE**
- 27. COMMISSION**
- 28. NOTICES**

PART II
BOXTIME 2004 Standard Time Charter Party for Container Vessels

It is agreed on the date shown in Box 2 between the party	1	in Box 16 provided that the Charterers have supplied a	66
named in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5	2	list of such countries during negotiations.	67
and the party named in Box 4 as the Charterers as follows:	3		
1. Period of Charter Party and Delivery	4	4. Cargo Restrictions and Exclusions	68
(a) <i>Period</i> : In consideration of the hire detailed in Box 21 the Owners let and the Charterers hire the Vessel for the period together with any optional extension(s) thereto as indicated in Box 19. Such options, always at the Charterers' discretion, must be declared to the Owners within the period as indicated in Box 20.	5	Except as provided below, the Vessel shall be used exclusively for the carriage of goods in containers complying with the International Convention for Safe Containers and in accordance with the Vessel's configuration.	69
(b) <i>Delivery Place</i> : The Owners shall deliver the Vessel to the Charterers at the Place of Delivery as indicated in Box 11. If the Owners are unable to deliver the Vessel at the Place of Delivery as indicated in Box 11 for any reason beyond the control of the Owners, delivery shall take place at the nearest point to the nominated Place of Delivery to which the Vessel may safely and reasonably proceed. The Owners shall give written notice of readiness to deliver to the Charterers and/or the Charterers' local agents when in position to come on hire.	6	(a) <i>Uncontainerised Goods</i> : Uncontainerised goods may be carried only with the prior written consent of the Owners and the Master.	70
(c) <i>Delivery Time</i> : Unless otherwise agreed by the Charterers, delivery shall take place no earlier than the time/date stated in Box 12 and no later than the time/date stated in Box 13. Delivery shall be effected at any time, day or night, Saturdays, Sundays and holidays included. Should the Vessel not be delivered by the date/time stated in Box 13 the Charterers shall have the option to cancel this Charter Party without prejudice to any claims the Charterers may otherwise have on the Owners under this Charter Party. If the Owners anticipate that the Vessel will not be ready for delivery by the date/time stated in Box 13, they may notify the Charterers in writing, stating the anticipated new date of readiness for delivery, proposing a new cancelling date/time and requiring the Charterers to declare whether they will cancel or will take delivery of the Vessel. Should the Charterers elect not to cancel or should they fail to reply within two (2) working days (as applying at the Charterers' place of business as indicated in Box 4) of receipt of such notification, then unless otherwise agreed, the proposed new cancelling date/time will replace the date/time stated in Box 13.	7	(b) <i>Excluded Cargoes</i> : Without prejudice to the generality of the foregoing, the following cargoes shall be excluded: livestock, arms, ammunition, explosives, chemical and toxic waste, nuclear and radioactive material other than radioactive isotopes as described in sub-clause (d) of this clause and any other cargoes enumerated in Box 17.	71
(d) <i>Vessel's Condition</i> : At the time of delivery the Vessel shall be clean and in all respects fit to receive containers and goods contained therein, failing which the Vessel shall be off hire from the time of rejection until she is deemed ready.	8	(c) <i>Hazardous Goods</i> : The Owners agree that the Charterers may carry the maximum quantity as indicated in Box 18 of hazardous goods in containers, provided same are loaded, stowed, discharged and documented in accordance with the Vessel's document of compliance, IMO regulations, any mandatory local requirements and regulations of the flag state.	72
(e) <i>Charterers' Acceptance</i> : Acceptance of delivery of the Vessel shall not prejudice the Charterers' rights against the Owners under this Charter Party.	9	(d) <i>Radioactive Goods</i> : Radioactive goods other than isotopes shall be excluded. Radioactive isotopes may be carried only with the prior written consent of the Owners and the Master and provided that they are of such a category as not to invalidate the Vessel's P&I and/or Hull and Machinery cover.	73
2. Owners' Undertaking	10		74
The Owners undertake that, on delivery, the Vessel shall be of the description set out in PARTS I and III (Vessel's Description) hereof.	11		75
3. Trading Limits	12	5. Redelivery	97
(a) <i>Trading Limits</i> : The Vessel shall be employed in lawful trades within International Navigating Limits (INL) and within the Trading Limits as indicated in Box 16 for the carriage of lawful goods between safe ports or places where she can safely lie always afloat.	13	(a) <i>Place of Redelivery</i> : Unless otherwise agreed by the Owners or provided elsewhere to the contrary, the Charterers shall redeliver the Vessel at the Place of Redelivery as stated in Box 14 in the same condition to that pertaining when the Vessel was delivered, fair wear and tear excepted, at the end of the period as indicated in Box 19.	98
(b) <i>Excepted Countries</i> : The Owners warrant that, at the time of delivery, the Vessel has not traded to any countries which would make the Vessel unacceptable for calls at ports within the Trading Limits as indicated	14	(b) <i>Notice</i> : Unless otherwise stated in Box 15, the Charterers shall give the Owners minimum forty-five (45) days notice of expected date of redelivery and redelivery range, if applicable. Such notice shall be updated thirty (30) days prior to expected date of redelivery at which time the Charterers shall also nominate the definite Place of Redelivery. Notice of expected date of redelivery shall subsequently be updated ten (10), five (5) and two (2) days prior to redelivery.	99
	15	(c) <i>Cleanliness</i> : At the time of redelivery the Vessel shall be clean and fit to load containers and goods.	100
	16	(d) <i>Final Voyage</i> : The Charterers shall arrange the Vessel's trading so as to permit redelivery at the place and in the period as indicated in Boxes 14 and 19, respectively. If the Vessel is not chartered for a minimum/maximum period and the Vessel is sent on a final voyage reasonably calculated to allow redelivery within such period at the Place of Redelivery, and the voyage is prolonged for reasons beyond the Charterers' control, the Charterers shall have the use of the Vessel at the rate and on the conditions of this Charter Party for such extended time as may be required for completion of said voyage and redelivery as aforesaid.	101
	17		102
	18		103
	19		104
	20		105
	21		106
	22		107
	23		108
	24		109
	25		110
	26		111
	27		112
	28		113
	29		114
	30		115
	31		116
	32		117
	33		118
	34		119
	35		120
	36		121
	37		122
	38		123
	39		124
	40		125
	41		126
	42		127
	43		128
	44		129
	45		130
	46		
	47		
	48		
	49		
	50		
	51		
	52		
	53		
	54		
	55		
	56		
	57		
	58		
	59		
	60		
	61		
	62		
	63		
	64		
	65		

PART II
BOXTIME 2004 Standard Time Charter Party for Container Vessels

hull and machinery and shall exercise due diligence to maintain the Vessel in such Class and in every way fit for the service throughout the period of this Charter Party.	131 132 133 134	cost of any fines, taxes or imposts levied and the Vessel shall be off hire for any time lost as a result thereof (see Clauses 7(k) and 16(f)) and any security required shall be provided by the Owners.	199 200 201 202
The Owners shall provide and pay the costs of the following:	135		
(a) Lashings:	137	7. Charterers' Obligations	203
(i) The Owners shall supply and throughout the currency of this Charter Party arrange for sufficient lashings and securing equipment to facilitate the proper lashing and securing of the maximum number of containers which may be carried in accordance with the details provided in Box 6 and PART III (Vessel's Description) hereto. The Owners warrant that both the strength of the lashings and the design of the lashing patterns are adequate for stowage in accordance with the Cargo Securing Manual and that these have been approved by the Vessel's Classification Society. (See Clause 19(a)(iv))	138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150	The Charterers shall provide and/or pay the costs of and/or ensure the following throughout the currency of this Charter Party:	204 205 206
(ii) The Master shall supervise the stevedores undertaking the tasks outlined in Clause 7(b) and ensure that all lashings are regularly checked whilst at sea, weather permitting.	151 152 153 154	(a) Provision of Details of Containers and Goods: The provision of full and accurate details of containers and goods (including any documentation required at any ports of call), their weights and stowage positions to the Master as early as possible but not later than upon arrival at the port of loading, with regular updating thereof and the provision of a full and accurate plan of the stowage of all containers and goods actually loaded prior to sailing. Such details shall include:	207 208 209 210 211 212 213 214 215
(b) Crew Assistance which shall include:	155	(i) gross weights of containers,	216
(i) preparing the Vessel's cranes, derricks, winches and/or cargo handling gear for use,	156 157	(ii) any feature of the goods requiring attention by the crew during the voyage, including, but not limited to, any hazardous or other dangerous feature and/or the need for carriage within a specified temperature range.	217 218 219 220 221
(ii) opening and closing any hatches (other than pontoon type hatches), ramps and other means of access to containers and goods,	158 159 160	(b) Stevedoring: All stevedoring operations during the currency of this Charter Party including, but not limited to, receipt, loading, handling, stowing, lashing, securing, unsecuring, unlashng, unstowing, discharging, tallying and delivering of all containers and uncontainerised goods.	222 223 224 225 226
(iii) docking, undocking and shifting operations in port,	161	(c) Lashings: Should any additional or alternative lashings to those supplied by the Owners be required, these shall be supplied by the Charterers at their expense and such additional or alternative lashings to be classification society approved and in good working order. Should the Charterers supply gear or equipment, the Master shall keep a record and care for them. Such gear or equipment shall be redelivered to the Charterers in the same condition as when supplied fair wear and tear excepted.	227 228 229 230 231 232 233 234 235 236
(iv) bunkering,	162	(d) Condition of Containers: All containers carried pursuant to this Charter Party shall be constructed to a design approved by a classification society and properly maintained. Reefer containers shall have passed a "pre-trip inspection" and shall be in good working order.	237 238 239 240 241
(v) maintaining power during loading and discharging operations,	163 164	(e) Stowage in Containers: The proper and careful loading, stowage, lashing and securing of the goods in the containers (including securing to flat rack containers).	242 243 244
(vi) instructing crane drivers and winchmen in use of Vessel's gear,	165 166	(f) Stowage: The Charterers shall ensure that stowage is effected in accordance with the requirements of this Charter Party and that stack and tier weights and lashing gear break loads are not exceeded.	245 246 247 248
(vii) plugging/unplugging, monitoring and recording performances of the Charterers' refrigerated containers and power packs, weather permitting. (See Clause 20)	167 168 169 170	(g) Operating Expenses: All port charges, light and canal dues, customary pilotage, towage, consular charges, and all other charges and expenses relating to the operation of the Vessel not otherwise provided for in this Charter Party, other than charges or expenses relating to the crew.	249 250 251 252 253 254
The above services shall be rendered by the crew if required, provided port and local labour regulations permit, and any overtime incurred shall be for the account of the Owners.	171 172 173 174	(h) Bunker Fuel: (See Clause 12)	255
(c) Documentation: Any documentation relating to the Vessel as required at the commencement of this Charter Party to permit the Vessel to trade within the Trading Limits provided in Box 16, including but not limited to international tonnage certificate, Suez and Panama tonnage certificates, certificate of registry, certificates relating to the Vessel's gear and equipment and certificates of financial responsibility for oil pollution as long as such oil pollution certificates can be obtained by the Owners in the market on ordinary commercial terms. Such documentation shall be maintained during the currency of this Charter Party as necessary. (See Clause 11 (a))	175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187	(i) Agency Costs: All agency fees and expenses for normal ship's husbandry at all ports or places of call.	256 257
(d) Insurance of the Vessel: (See Clause 23)	188	(j) Advances to Master: At ports where it is practically possible the Charterers shall procure that their local agents shall, upon request by the Master, make funds available to him, which advances the Charterers may recoup from the Owners by deduction from the hire payments in accordance with Clause 8(d). Such payments shall be subject to a 2½ per cent. commission payable to the Charterers.	258 259 260 261 262 263 264 265
(e) Deratisation: The provision of certificates of deratisation at the commencement of this Charter Party and the renewal thereof throughout the currency of this Charter Party, except if this is required as a result of the Charterers' containers and goods carried and/or ports visited under this Charter Party, in which case all expenses caused thereby shall be for the account of the Charterers.	189 190 191 192 193 194 195 196		
(f) Smuggling: In the event of smuggling by the Master, Officers and/or crew, the Owners shall bear the	197 198		

PART II
BOXTIME 2004 Standard Time Charter Party for Container Vessels

<p>(k) Contraband: In the event that contraband and/or unmanifested goods are found to have been shipped as part of the goods and/or in containers on board, any fines, penalties or taxes levied shall be for the Charterers' account, and the Vessel shall remain on hire during any time lost as a result thereof. In this event any security required shall be provided by the Charterers.</p>	<p>266 267 268 269 270 271 272 273</p>	<p>9. Off Hire After delivery in accordance with Clause 1 hereof, the Vessel shall remain on hire until redelivered in accordance with Clause 5, except for the following periods: (a) Unable to Comply with Instructions: If the Vessel is unable to comply with the instructions of the Charterers on account of: (i) any damage, defect, breakdown, or deficiency of the Vessel's hull, machinery, equipment or repairs or maintenance thereto, including drydocking, excepting those occasions when Clauses 11(b) and 16(h) apply, (ii) any deficiency of the Master, Officers and/or crew, including the failure, refusal or inability of the Master, Officers and/or crew to perform service immediately required, whether or not within the control of the Owners, (iii) arrest of the Vessel at the suit of a party where a claim is not caused by the Charterers, their servants, agents or sub-contractors (see Clause 6(f)), (iv) any delay occasioned by any breach by the Owners of any obligation or warranty in this Charter Party, (v) the terms of employment of Master, Officers and/or crew, then payment of hire shall cease for the time thereby lost. (b) Deviation: In the event of the Vessel deviating (which expression includes putting back, or putting into any port or place other than that to which the vessel is bound under the instructions of the Charterers) other than to save life or property, hire shall cease to be payable from the commencement of such deviation until the time when the Vessel is again ready to resume her service from a position not less favourable to the Charterers than that at which the deviation commenced, provided always that due allowance shall be given to the Owners for any distance made good towards the Vessel's destination and any bunkers saved. However, should the Vessel alter course to avoid bad weather or be driven into port or anchorage by stress of weather, the Vessel shall remain on hire and all costs thereby incurred shall be for the Charterers' account. (c) Requisitions: Should the Vessel be requisitioned by any government or governmental authority during the period of this Charter Party, it shall be off hire during the period of such requisition and any hire or other compensation paid by any government or governmental authority in respect of such requisition shall be paid to the Owners. However, the Charterers shall have the option of cancelling the balance period of this Charter Party, provided this option is exercised within 14 days of receipt of notice of requisition. (d) Addition to Charter Period: Any time during which the Vessel is off hire under this Charter Party may be added to the charter period, at the option of the Charterers. Such option shall be declared not less than two months before the earliest possible redelivery date of the period in which the off hire occurred or, if less than two months before the earliest possible redelivery date, latest two weeks after the off hire period ended. If the Charterers exercise their option to extend the charter period pursuant to this sub-clause, the charter period shall be deemed to include such extension and hire shall be payable at the rate(s) which would otherwise have been payable during each period of off hire.</p>	<p>333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400</p>
<p>8. Hire (a) Rate: The Charterers shall pay hire per day or pro rata for any part of a day from the time the Vessel is delivered to the Charterers until her redelivery to the Owners, in the currency and at the rate stated in Box 21. All calculation of hire shall be made by reference to UTC (Universal Time Coordinated). (b) Payment: Subject to sub-clause (d) payment of hire shall be made in advance in full, without discount every 15 days to the Owners' bank account designated in Box 22 or to such other account as the Owners may from time to time designate in writing, in funds available to the Owners on the due date. (c) Default: Where there is a failure to pay hire by the due date, the Owners shall notify the Charterers in writing of such failure. Within two (2) banking days (as recognised at the place of payment stated in Box 22) of receipt of such notification the Charterers shall pay the amount due, failing which the Owners shall have the right to suspend the performance of any or all of their obligations under this Charter Party and/or to withdraw the Vessel. If the Owners elect to suspend performance of the Charter in respect of a particular late payment, they may still, notwithstanding that suspension of performance, withdraw the Vessel from the Charter in respect of that late payment provided they give a further twenty-four (24) hours' notice in writing of their intention to withdraw. Under no circumstances shall the act of suspending performance be construed as a waiver by the Owners of the right to withdraw in respect of the continuing failure to pay hire or any subsequent late payment of hire under this Charter Party. Throughout any period of suspended performance under this Clause, the Vessel is to be and shall remain on hire. The Charterers undertake to indemnify the Owners in respect of any liabilities incurred by the Owners under the bill of lading, waybill or any other contract of carriage as a consequence of the Owners' proper suspension of and/or withdrawal from any or all of their obligations under this Charter Party. (d) Deductions: On production of supporting vouchers the Charterers shall be entitled to deduct from the next hire due any expenditure incurred on behalf of the Owners under this Charter Party. If such expenditure is incurred in a currency other than that in which hire is payable, conversion into such currency for the purpose of deduction shall be effected at the rate of exchange prevailing on the date the expenditure was incurred. (e) Redelivery Adjustment: Should the Vessel be on her voyage towards the port or place of redelivery at the time payment of hire becomes due, said payment shall be made for the estimated time necessary to complete the voyage, less the estimated value of the fuels remaining on board at redelivery. When the Vessel is redelivered to the Owners any undisputed difference shall be refunded to or paid by the Charterers as appropriate, but not later than thirty (30) days after redelivery of the Vessel.</p>	<p>274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332</p>		

PART II
BOXTIME 2004 Standard Time Charter Party for Container Vessels

10. Loss of Vessel	401	fuels on board on delivery at the price stated in Box 9	467
Should the Vessel be lost, or become a constructive	402	and the Owners shall purchase the fuels on board on	468
total loss, hire shall cease at 1200 UTC on the day of	403	redelivery at the price stated in Box 10. The value of	469
her loss or constructive total loss, and if missing, from	404	the fuels on delivery shall be paid together with the first	470
1200 UTC on the date when last heard of, and any	405	instalment of hire.	471
hire paid in advance and not earned shall be returned	406	(d) Bunkering:	472
to the Charterers and payment of any hire due shall	407	(i) The Charterers shall supply fuels of the speci-	473
be deferred until the Vessel is reported safe.	408	cations and grades stated in Box 8. The fuels shall	474
		be of a stable and homogeneous nature and	475
		unless otherwise agreed in writing, shall comply	476
		with ISO standard 8217:1996 or any subsequent	477
		amendments thereof. The Chief Engineer shall	478
		co-operate with the Charterers' bunkering agents	479
		and fuel suppliers and comply with their require-	480
		ments during bunkering, including but not limited	481
		to checking, verifying and acknowledging	482
		sampling, readings or soundings, meters, etc.	483
		before, during and/or after delivery of fuels.	484
		(ii) During delivery a representative sample of each	485
		grade of fuels shall be drawn throughout the entire	486
		bunkering operation and that sample shall be	487
		thoroughly mixed and carefully divided into four	488
		(4) identical samples. The sample shall be drawn	489
		at a point as close as possible to the Vessel's	490
		bunker manifold.	491
		(iii) The four (4) identical samples shall be securely	492
		sealed and provided with labels showing the	493
		Vessel's name, identity of delivery facility, product	494
		name, delivery date and place and point of	495
		sampling and seal number, authenticated with the	496
		Vessel's stamp and signed by the Suppliers'	497
		representative and the Master of the Vessel or	498
		his authorised representative. Two samples shall	499
		be retained by the Vessel and two by the	500
		Charterers or their representative.	501
		(iv) The Owners shall have the right to participate in a	502
		recognised fuel testing programme, in which	503
		case one of the two samples retained by the	504
		Vessel shall be forwarded for such testing. The	505
		cost of same shall be equally split between the	506
		Owners and the Charterers against presentation	507
		of original invoice and the result of the testing shall	508
		be shared between the parties. If any claim should	509
		arise in respect of the quality or specification or	510
		grades of the fuels supplied, the remaining	511
		samples of the fuels retained as aforesaid shall	512
		be analysed by a qualified and independent	513
		laboratory not identical to that performing the fuel	514
		testing programme above.	515
		(e) Liability: The Charterers shall be liable for any loss	516
		or damage to the Owners or the Vessel caused by the	517
		supply of unsuitable fuels or fuels which do not comply	518
		with the specifications and grades set out in Box 8 and	519
		the Owners shall not be held liable for any reduction in	520
		the Vessel's speed performance and/or increased	521
		bunker consumption nor for any time lost and any other	522
		consequences arising as a result of such supply.	523
		(f) BIMCO Fuel Sulphur Content Clause:	524
		Notwithstanding anything else contained in this Char-	525
		ter Party, the Charterers shall supply fuels of such speci-	526
		fications and grades to permit the Vessel, at all times,	527
		to meet the maximum sulphur content requirements of	528
		any emission control zone when the Vessel is trading	529
		within that zone.	530
		The Charterers shall indemnify, defend and hold	531
		harmless the Owners in respect of any loss, liability,	532
		delay, fines, costs or expenses arising or resulting from	533
		the Charterers' failure to comply with this Clause.	534
11. Vessel's Gear and Equipment	409		
(a) Regulations: The Vessel's cargo gear, if any, and	410		
any other related equipment shall comply with the law	411		
and national regulations of the countries to which the	412		
Vessel may be employed and the Owners shall ensure	413		
that the Vessel is at all times in possession of valid	414		
certificates to establish compliance with such regulations.	415		
If stevedores are not permitted to work due to failure of	416		
the Master and/or the Owners to comply with the	417		
aforementioned regulations or because the Vessel is not	418		
in possession of such valid certificates, then the	419		
Charterers may suspend hire for the time lost thereby	420		
and the Owners shall pay all expenses incurred incidental	421		
to and resulting from such failure. (See Clause 6(c)).	422		
(b) Breakdown of Vessel's Gear: The Owners shall	423		
exercise due diligence in ensuring that all cargo handling	424		
gear, including derricks/cranes/winch(es), if any, shall be	425		
kept in good working order. In the event of loss of time	426		
due to a breakdown of derrick(s), crane(s) or winch(es)	427		
for any period by reason of disablement or insufficient	428		
power, the hire shall be reduced for the actual time lost	429		
thereby during loading/discharging unless the lost time	430		
is caused by negligence of the Charterers or their	431		
servants. If the Charterers continue working by using	432		
shore-crane(s) the Vessel shall remain on hire and the	433		
Owners shall pay the cost of shore cranes to an	434		
amount not exceeding the amount of hire payable to	435		
the Owners for such period.	436		
(c) Suez and Panama Canal: During the currency of	437		
this Charter Party the Vessel shall be equipped with all	438		
necessary fittings in good working order for Suez and	439		
Panama Canal transit.	440		
(d) Lighting: The Vessel shall supply, free of expense	441		
to the Charterers, sufficient lighting on deck and in holds	442		
to permit 24 hour working.	443		
(e) Refrigeration: The Owners shall exercise due	444		
diligence in ensuring that all reefer plugs and the	445		
Vessel's generator(s) as described in PART III (Vessel's	446		
Description) are maintained in good working order	447		
throughout the currency of this Charter Party.	448		
12. Bunker Fuel	449		
(a) Quantity at Delivery/Redelivery: The Vessel shall	450		
be delivered with about the quantity of fuels stated in	451		
Box 9 and, unless indicated to the contrary in Box 10,	452		
the Vessel shall be redelivered with about the same	453		
quantity, provided that the quantity of fuels at redelivery	454		
is at least sufficient to allow the Vessel to safely reach	455		
the nearest port at which fuels of the required type or	456		
better are available.	457		
(b) Bunkering prior to Delivery/Redelivery: Provided	458		
that it can be accomplished at scheduled ports, without	459		
hindrance to the operation of the Vessel, and by prior	460		
arrangement between the parties, the Owners shall	461		
allow the Charterers to bunker for the account of the	462		
Charterers prior to delivery and the Charterers shall	463		
allow the Owners to bunker for the account of the	464		
Owners prior to redelivery.	465		
(c) Purchase Price: The Charterers shall purchase the	466		

PART II
BOXTIME 2004 Standard Time Charter Party for Container Vessels

For the purpose of this Clause, "emission control zone"	535	the Charterers shall have full access to all the Vessel's	601
shall mean zones as stipulated in MARPOL Annex VI	536	logs, rough and official, covering this period. The Owners	602
and/or zones regulated by regional and/or national	537	undertake to produce copies of all such documentation	603
authorities such as, but not limited to, the EU and the	538	promptly upon request of the Charterers.	604
US Environmental Protection Agency.	539	(e) Witnesses: The Owners shall endeavour to assist	605
13. Master	540	the Charterers to trace witnesses as may be requested	606
The Master shall be conversant with the English	541	by the Charterers, to give testimony in connection with	607
language and, although appointed by the Owners, shall	542	matters arising in relation to this Charter Party, at the	608
at all times during the currency of this Charter Party be	543	Charterers' expense.	609
under the orders and directions of the Charterers as	544	(f) Replacement of Master and Officers: If the	610
regards employment, agency or other arrangements.	545	Charterers shall have reason to be dissatisfied with the	611
The Master shall prosecute all voyages with due	546	conduct of the Master or Officers, the Owners shall, on	612
dispatch and supervise loading and discharging	547	receiving particulars of the complaint, investigate same	613
operations to ensure that the seaworthiness of the	548	and, if necessary, replace the offending party(ies) at	614
Vessel is not affected.	549	their expense.	615
The Charterers recognize the principles stated in IMO	550	(g) Supercargo, Communication Facilities and	616
Resolution A.443(XI) as regards maritime safety and	551	Victualling: The Master shall:	617
protection of the marine environment and shall not	552	(i) provide and maintain a clean and adequate room	618
prevent the Master from taking any decision in this	553	for the Charterers' supercargo, if any, furnished to	619
respect which in his professional judgement is	554	the same standard as the Officers' accommodation.	620
necessary.	555	The Supercargo shall be victualled with the	621
The Charterers may supply the Master with weather	556	Vessel's Officers. The Supercargo shall be on	622
routing information during the currency of this Charter	557	board at the risk and expense of the Charterers	623
Party. In this event the Master shall comply with the	558	and both the Charterers and the Supercargo shall	624
reporting procedure of the Charterers' weather routing	559	sign the customary indemnity forms before the	625
service.	560	Supercargo boards the Vessel.	626
14. Charterers' Requirements	561	(ii) permit the Charterers' use of the Vessel's	627
(a) Plans: The Owners shall, if the Charterers so	562	communication facilities.	628
request, furnish the Charterers with the following	563	(iii) when requested by the Charterers or their agents,	629
documents in English:	564	victual other officials and servants of the	630
(i) General Arrangement Plan	565	Charterers.	631
(ii) Capacity Plan	566	The Charterers shall pay to the Owners the lumpsum	632
(iii) Container Stowage Plan	567	covering the expenses listed in sub-clauses (i), (ii) and	633
(iv) Manual(s) for Lashing and Securing of Containers/	568	(iii) above as agreed in Box 24.	634
Cargo on Deck and (where the Vessel is not	569	(h) Representation: Expenses for representation	635
cellular) Under-Deck. Such Manual(s) shall be	570	incurred by the Master for the Charterers' account and	636
approved by the Vessel's Classification Society	571	benefit shall be settled by the Charterers' payment of	637
(v) Trim and Stability Book	572	the lumpsum stated in Box 25. The Charterers shall	638
(vi) Hydrostatic Curves Plan	573	indemnify the Owners against all consequences and/	639
(vii) Loading Scale	574	or liabilities including customs fines which may result	640
(viii) Tank Plan	575	from such representation.	641
and any other operational documents that the	576	(i) Sub-Letting: Subject to the prior consent of the	642
Charterers may reasonably request and which are	577	Owners, which shall not be unreasonably withheld, the	643
necessary for the safe and efficient operation of the	578	Charterers shall have the right to sub-let all or part of	644
Vessel. All documents received by the Charterers shall	579	the Vessel whilst remaining responsible to the Owners	645
be returned to the Owners on redelivery.	580	for the performance of this Charter Party.	646
(b) Flag, Funnel and Name: The Charterers, if required,	581	(j) Inspections: The Charterers shall, upon giving	647
shall be allowed to fly their house flag, paint the funnel in	582	reasonable notice, have the right to a superficial	648
the Charterers' colours and/or the name of the Line on	583	inspection of the Vessel in their time and the Master	649
the Vessel's side, change the Vessel's name, subject to	584	shall within reason co-operate with the Charterers to	650
the authorities' approval, all during the currency of this	585	facilitate their inspection of the Vessel. The Charterers	651
Charter Party. If the Charterers elect to exercise any or	586	shall pay for any and all expenses associated with such	652
all of these options all alterations necessary shall be	587	inspection and the Owners shall be entitled to receive	653
effected during the Charterers' time and at the Charterers'	588	a copy of the report.	654
expense. Unless the Owners elect to waive this	589	(k) Substitution and Sub-Contracting: Unless the	655
requirement or enter into an alternative agreement with	590	Charterers' prior consent be obtained in writing, which	656
the Charterers, the Vessel shall be returned to its	591	shall not be unreasonably withheld, the Owners may not:	657
condition prior to the commencement of this Charter Party	592	(i) substitute any other vessel for that named herein,	658
at the Charterers' expense before redelivery.	593	even though it might be of identical specification,	659
(c) Ballast Warranty: The Owners warrant that the	594	before, at the beginning of or throughout the	660
Vessel is capable of operating under this Charter Party	595	currency of this Charter Party or,	661
in ballast without requiring any solid ballast but using	596	(ii) throughout the currency of this Charter Party	662
fuel and water ballast only.	597	change the management of the Vessel. In the	663
(d) Logs: The Owners shall maintain full deck, engine	598	event of any sub-contracting the Owners shall	664
room and, where appropriate, refrigeration logs in	599	remain responsible for the performance of this	665
English during the currency of this Charter Party and	600	Charter Party or,	666
		(iii) change the flag of the Vessel.	667
		(l) Laid-Up Returns: At the written request of the	668

PART II
BOXTIME 2004 Standard Time Charter Party for Container Vessels

Charterers, the Owners shall at any time provide an estimate of any economies which may be possible in the event of laying up the Vessel. The Charterers shall then have the right to order the laying-up of the Vessel at any time and for any period of time at a safe berth or safe place in their option, and in the event of such laying up the Owners shall promptly take reasonable steps to effect all the economies in operating costs. The laying-up port or place and laid-up arrangements shall be subject to approval by the Owners' insurers. Laying-up preparation and reactivation cost, and all other expenses incurred, including, but not limited to, underwater cleaning and repainting of the hull, shall be for the Charterers' account. The Charterers shall give sufficient notice of their intention in this respect to enable the Owners to make necessary arrangements for decommissioning and recommissioning. The Owners must give prompt credit to the Charterers for all economies achieved.	669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687	including but not limited to unpaid charter hire, unreimbursed Charterers' expenses initially paid by the Owners, and contributions in general average properly due.	736 737 738 739
15. Owners' Requirements	697	16. Sundry Matters	740
(a) <i>Maintenance</i> : Without prejudice to the provisions of Clause 9(a)(i), the Owners have the right to take the Vessel out of service at any time for emergency repairs, and by prior arrangement with the Charterers for routine maintenance, including drydocking. The Owners shall endeavour to accommodate the Charterers' requirements in determining the timing of such maintenance and the Charterers shall endeavour to accommodate the Owners' choice of location for maintenance.	698 699 700 701 702 703 704 705 706	(a) <i>Watchmen</i> : The cost of compulsory shore gangway watchmen shall be borne by the Charterers throughout the currency of this Charter Party.	741 742 743
(b) <i>General Average</i> : General average shall be adjusted at the place as indicated in Box 31 according to the York-Antwerp Rules 1994.	707 708 709	(b) <i>Compulsory Garbage Removal</i> : Compulsory garbage removal costs shall be borne by the Charterers unless garbage is actually discharged from the Vessel.	744 745 746
(c) <i>Salvage</i> : All salvage and assistance to other vessels shall be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under this Charter Party for time lost in the salvage, damage to the Vessel and fuel consumed. The Charterers shall be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to settle its amount.	710 711 712 713 714 715 716 717 718	(c) <i>Stowaways</i> :	747
(d) <i>Liens</i> : The Charterers warrant that they will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. In no event shall the Charterers procure, nor permit to be procured, for the Vessel any supplies, necessaries or services without previously obtaining a statement, signed by an authorised representative of the furnisher thereof, acknowledging that such supplies, necessaries or services are being furnished on the credit of the Charterers and not on the credit of the Vessel or of the Owners and that the furnisher claims no maritime lien on the Vessel therefor. The Owners shall have a lien on all shipped cargo and/or containers before or after discharge and on all sub-freights and/or sub-hire including deadfreight and demurrage, for any amount due under this Charter Party	719 720 721 722 723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734 735	(i) The Charterers shall exercise due care and diligence in preventing stowaways from gaining access to the Vessel by means of secreting away in cargo or containers shipped by the Charterers.	748 749 750 751
		(ii) If, despite the exercise of due care and diligence by the Charterers, stowaways have gained access to the Vessel by means of secreting away in the cargo and/or containers shipped by the Charterers, this shall amount to breach of this Charter Party for the consequences of which the Charterers shall be liable and shall hold the Owners harmless and shall keep them indemnified against all claims whatsoever which may arise and be made against them. Furthermore, all time lost and all expenses whatsoever and howsoever incurred, including fines, shall be for the Charterers' account and the Vessel shall remain on hire.	752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764
		(iii) Should the Vessel be arrested as a result of the Charterers' breach of this Charter Party according to sub-clause (ii) above, the Charterers shall take all reasonable steps to secure that within a reasonable time, the Vessel is released and at their expense post bail or other security to obtain release of the Vessel.	765 766 767 768 769 770 771
		(iv) If, despite the exercise of due care and diligence of the Owners, stowaways have gained access to the Vessel by means of other than secreting away in the cargo and/or containers shipped by the Charterers, all time lost and all expenses whatsoever and howsoever incurred, including fines, shall be for the Owners' account.	772 773 774 775 776 777 778
		(v) Should the Vessel be arrested as a result of stowaways having gained access to the Vessel by means other than secreting away in the cargo and/or containers shipped by the Charterers, the Owners shall take all reasonable steps to secure that within a reasonable time, the Vessel is released and at their expense post bail or other security to obtain release of the Vessel.	779 780 781 782 783 784 785 786
		(d) <i>On/Off Hire Surveys</i> : Joint on and off hire surveys shall be conducted by mutually acceptable surveyors at the Places of Delivery and Redelivery, respectively. The on hire survey shall be conducted in the Charterers' time. The off hire survey shall be in the Owners' time unless conducted simultaneously with the Charterers' operations. Both surveys shall cover the condition of the Vessel and her equipment as well as quantities of fuels remaining on board. The Owners shall instruct the Master to co-operate with the surveyors in conducting such surveys. The cost of on/off hire surveys shall be equally shared by the Owners and the Charterers.	787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799
		(e) <i>Sub-Contractors</i> : In this Charter Party the term "sub-contractor" shall mean sub-contractors and their respective servants and agents.	800 801 802

PART II
BOXTIME 2004 Standard Time Charter Party for Container Vessels

(f) Anti-Drug Clause:	803	or their agents, in writing, within 24 hours of the	871
The Charterers warrant to exercise the highest degree	804	occurrence or as soon as possible thereafter but	872
of care and diligence in preventing unmanifested	805	latest when the damage could have been	873
narcotic drugs and/or any other illegal substances being	806	discovered by the exercise of due diligence. The	874
loaded or concealed on board the Vessel.	807	Master shall use his best efforts to obtain written	875
Non-compliance with the provisions of this Clause shall	808	acknowledgement by the party or parties causing	876
amount to breach of warranty for the consequences	809	damage unless the damage has been made good	877
of which the Charterers shall be liable and shall hold	810	in the meantime. The Charterers shall pay for	878
the Owners, the Master and the crew of the Vessel	811	stevedore damage whether or not payment has	879
harmless and shall keep them indemnified against all	812	been made by stevedores to the Charterers.	880
claims whatsoever which may arise and be made	813	If a lumpsum has been agreed and stated in Box	881
against them individually or jointly. Furthermore, all	814	29 in respect of any replacement cost for the	882
time lost and all expenses incurred, including fines,	815	Vessel's lost or damaged lashing or securing	883
as a result of the Charterers' breach of the provisions	816	equipment, the Owners are not required to notify	884
of this Clause shall be for the Charterers' account and	817	the Charterers for such lost or damaged lashing	885
the Vessel shall remain on hire.	818	or securing equipment.	886
Should the Vessel be arrested as a result of the	819	(ii) Damage for which the Charterers are responsible	887
Charterers' non-compliance with the provisions of this	820	affecting the vessel's seaworthiness and/or the	888
Clause, the Charterers shall at their expense take all	821	safety of the crew and other persons on board	889
reasonable steps to secure that within a reasonable	822	and/or the proper working of the Vessel and/or	890
time the Vessel is released and at their expense post	823	her equipment, shall be repaired by the Owners	891
bail to secure release of the Vessel.	824	without delay after each occurrence in the	892
The Owners shall remain responsible for all time lost	825	Charterers' time and shall be paid for by the	893
and all expenses incurred, including fines, in the event	826	Charterers upon receipt of the Owners' invoice.	894
that unmanifested narcotic drugs and other illegal	827	(iii) Damage for which the Charterers are responsible	895
substances are found in the possession or effects of	828	neither affecting the Vessel's seaworthiness, nor	896
the Vessel's personnel.	829	the safety of the crew or other persons on board,	897
(g) BIMCO Double Banking Clause:	830	nor the proper working of the Vessel, nor her	898
(i) The Charterers shall have the right, where and	831	equipment, shall be repaired by the Owners,	899
when it is customary and safe for vessels of	832	before or after redelivery, at the Charterers' option,	900
similar size and type to do so, to order the Vessel	833	concurrently with Owners' work. No hire will be	901
to go, lie or remain alongside another vessel or	834	paid to the Owners except in so far as the time	902
vessels of any size or description whatsoever or	835	required for the repairs for which the Charterers	903
to order such vessels to come and remain	836	are liable exceeds the time necessary to carry	904
alongside at such safe dock, wharf, anchorage	837	out the Owners' work.	905
or other place for transhipment, loading or	838	(i) <i>BIMCO ISPS Clause for Time Charter Parties:</i>	906
discharging of cargo and/or bunkering.	839	(i) (A) In accordance with the International Code for	907
(ii) The Charterers shall pay for and provide such	840	the Security of Ships and of Port Facilities and	908
assistance and equipment as may be required to	841	the relevant amendments to Chapter XI of SOLAS	909
enable any of the operations mentioned in this	842	(ISPS Code) in relation to the Vessel, the Owners	910
Clause 16(g) safely to be completed and shall give	843	shall procure that both the Vessel and "the	911
the Owners such advance notice as they reasonably	844	Company" (as defined by the ISPS Code) shall	912
can of the details of any such operations.	845	comply with the requirements of the ISPS Code	913
(iii) Without prejudice to the generality of the	846	relating to the Vessel and "the Company". Upon	914
Charterers' rights under Clauses 16 (g)(i) and (ii),	847	request the Owners shall provide a copy of the	915
it is expressly agreed that the Master shall have	848	relevant International Ship Security Certificate (or	916
the right to refuse to allow the Vessel to perform	849	the Interim International Ship Security Certificate)	917
as provided in Clauses 16 (g)(i) and (ii) if in his	850	to the Charterers. The Owners shall provide the	918
reasonable opinion it is not safe so to do.	851	Charterers with the full style contact details of the	919
(iv) The Owners shall be entitled to insure any	852	Company Security Officer (CSO).	920
deductible under the Vessel's hull policy and the	853	(B) Except as otherwise provided in this Charter	921
Charterers shall reimburse the Owners any	854	Party, loss, damage, expense or delay, excluding	922
additional premium(s) required by the Vessel's	855	consequential loss, caused by failure on the part	923
Underwriters and/or the cost of insuring any	856	of the Owners or "the Company" to comply with	924
deductible under the Vessel's hull policy.	857	the requirements of the ISPS Code or this Clause	925
(v) The Charterers shall further indemnify the Owners	858	shall be for the Owners' account.	926
for any costs, damage and liabilities resulting from	859	(ii) (A) The Charterers shall provide the CSO and the	927
such operation. The Vessel shall remain on hire	860	Ship Security Officer (SSO)/Master with their full	928
for any time lost including periods for repairs as	861	style contact details and, where sub-letting is	929
a result of such operation.	862	permitted under the terms of this Charter Party,	930
(h) Damage to Vessel/Equipment:	863	shall ensure that the contact details of all sub-	931
(i) Notwithstanding anything contained herein to the	864	charterers are likewise provided to the CSO and	932
contrary, when caused by the stevedores, the	865	the SSO/Master. Furthermore, the Charterers	933
Charterers shall be liable for	866	shall ensure that all sub-charter parties they enter	934
(A) any and all damage to the Vessel, and;	867	into during the period of this Charter Party contain	935
(B) any replacement cost for the Vessel's lost or	868	the following provision:	936
damaged lashing and securing equipment,	869	"The Charterers shall provide the Owners with their	937
provided the Master has notified the Charterers	870	full style contact details and, where sub-letting is	938

PART II
BOXTIME 2004 Standard Time Charter Party for Container Vessels

permitted under the terms of the charter party, shall ensure that the contact details of all sub-charterers are likewise provided to the Owners".	939 940 941	Carrier, as defined in the Contracts of Carriage, according to the York-Antwerp Rules 1994.	1006 1007
(B) Except as otherwise provided in this Charter Party, loss, damage, expense or delay, excluding consequential loss, caused by failure on the part of the Charterers to comply with this Clause shall be for the Charterers' account.	942 943 944 945 946	(4) A "Himalaya" or "Circular Indemnity" clause giving the Owners the benefit of the bill of lading terms and conditions and/or protection from tortious claims by third parties.	1008 1009 1010 1011
(iii) Notwithstanding anything else contained in this Charter Party all delay, costs or expenses whatsoever arising out of or related to security regulations or measures required by the port facility or any relevant authority in accordance with the ISPS Code including, but not limited to, security guards, launch services, tug escorts, port security fees or taxes and inspections, shall be for the Charterers' account, unless such costs or expenses result solely from the Owners' negligence. All measures required by the Owners to comply with the Ship Security Plan shall be for the Owners' account.	947 948 949 950 951 952 953 954 955 956 957 958	(5) A "Both-to-Blame Collision" clause.	1012
(iv) If either party makes any payment which is for the other party's account according to this Clause, the other party shall indemnify the paying party.	959 960 961	(b) <i>Payment and Indemnity:</i> The Charterers shall pay for and/or indemnify the Owners against any loss, damage or expense which results from any breach of the provisions of this Clause 17.	1013 1014 1015 1016
17. Bills of Lading, Waybills and Other Contracts of Carriage	962	18. Charterers' Responsibilities/Liabilities	1017
(a) <i>Signing Contracts of Carriage:</i>	963 964	(a) <i>Claims:</i> Except as provided in Clause 19, and without prejudice to the Charterers' right to initiate recovery against the Owners under Clause 19, the Charterers shall be responsible for all third party claims in respect of any liability or expense whatsoever and howsoever arising in connection with the containers and/or goods carried pursuant to this Charter Party or to any contract of carriage issued pursuant hereto.	1018 1019 1020 1021 1022 1023 1024 1025
(i) The Charterers and/or their agents are hereby authorised by the Owners to sign bills of lading, waybills, through bills of lading, or multimodal bills of lading (hereinafter collectively referred to as Contracts of Carriage) on the Owners' and/or Master's behalf without prejudice to the terms and conditions of this Charter Party. However, if requested by the Charterers in writing, the Master shall sign Contracts of Carriage as presented. The Charterers shall indemnify the Owners and the Master against all consequences and liabilities arising therefrom.	965 966 967 968 969 970 971 972 973 974 975 976	(b) <i>Claims Handling:</i> The Charterers shall handle, defend and/or settle at their own expense all third party claims in respect of any liability or expense whatsoever and howsoever arising in connection with containers and/or goods carried pursuant to this Charter Party, save for limitation proceedings. (See Clause 19(f)) If any such claims as mentioned under Clause 18(a) shall nevertheless be made against the Owners or against any vessel owned by the Owners, the Charterers will, at the Owners' option, either:	1026 1027 1028 1029 1030 1031 1032 1033 1034 1035
(ii) In the event the Master, Charterers and/or their agents, pursuant to the provisions of Clause 17(a)(i) above, sign Contracts of Carriage which extend the Owners' responsibility beyond the period during which the cargo is on board the Vessel the Charterers shall indemnify the Owners against any claims for loss, damage or expense which may result therefrom.	977 978 979 980 981 982 983 984	(i) take over the handling and defence of such claims and settle same at their own expense obtaining, where appropriate, releases in joint names or, put the Owners in funds to meet legal fees, witness and third party expenses, excluding the Owners' own office expenses, any court judgment or arbitration award, and settlement payments, the Owners obtaining where appropriate releases in joint names,	1036 1037 1038 1039 1040 1041 1042 1043 1044
(iii) Neither the Charterers nor their agents shall permit the issue of any Contracts of Carriage (whether or not signed on behalf of the Owners or on behalf of the Charterers or on behalf of any Sub-charterers) incorporating, where not compulsorily applicable, the Hamburg Rules or any other legislation giving effect to the Hamburg Rules or any other legislation imposing liabilities in excess of Hague or Hague-Visby Rules.	985 986 987 988 989 990 991 992 993	(ii) without prejudice to the Charterers' right to initiate recovery under the provisions of this Charter Party.	1045 1046
(iv) The Charterers warrant that Contracts of Carriage issued in respect of the carriage of containers and goods under this Charter Party shall contain the following clauses:	994 995 996 997	(c) <i>General Indemnity:</i> The Charterers shall indemnify the Owners against any expenses, fines, liabilities, losses, damages, claims or demands which the Owners may incur or suffer by reason of any failure of the containers or goods or the documentation relating thereto to comply with any relevant laws, regulations, directions or notices of customs, port and any other authorities, or by reasons of any infestation, contamination or condemnation of containers or goods or infestation, damage or contamination of the Vessel by the Charterers' containers or goods or otherwise by reason of the Charterers' breach of any provisions of this Charter Party. The Charterers shall also indemnify the Owners for all loss, costs and expenses suffered by the Owners in procuring the release of the Vessel where the Vessel is arrested by virtue of an act or omission of the Charterers, their servants or agents.	1047 1048 1049 1050 1051 1052 1053 1054 1055 1056 1057 1058 1059 1060 1061 1062 1063
(1) A "Clause Paramount" applying the Hague or Hague-Visby Rules or a carriage of goods by sea statute making either of these mandatorily applicable, in either case according to the practice prevalent at the port(s) of loading.	998 999 1000 1001 1002	(d) <i>Agency:</i> The Owners authorise and empower the Charterers to act as the Owners' agents to ensure that, as against third parties, the Owners will have the benefit of any immunities, exemptions or liberties regarding the cargo or its carriage. Subject to the provisions of Clause 17 the Charterers shall have no authority to make contracts imposing any obligations whatsoever upon the Owners in respect of the cargo or its carriage.	1064 1065 1066 1067 1068 1069 1070 1071
(2) A "New Jason" clause.	1003	(e) <i>General Average Exclusion:</i> Nothing in this Clause	1072
(3) A "General Average" clause providing for adjustment at a port or place at the option of the	1004 1005		

PART II
BOXTIME 2004 Standard Time Charter Party for Container Vessels

18 shall apply to preclude any claim made by the owners	1073	limitation convention, the liability of the Owners to the	1140
of any property on board the Vessel for general average	1074	Charterers for loss, damage or expense in respect of	1141
contribution in accordance with the York-Antwerp Rules	1075	goods and containers as herein provided shall be limited	1142
1994.	1076	as follows:	1143
(f) <i>Claims Authority</i> : The Charterers shall make no	1077	(i) In respect of goods liability shall be limited to	1144
payment in excess of the amount stated in Box 28 in	1078	SDR666.67 per package or unit or SDR2.00 per	1145
settlement of a claim for which they intend to seek	1079	kilo of gross weight of the goods lost or damaged,	1146
recovery from the Owners without prior consultation with	1080	whichever is the higher.	1147
the Owners.	1081	(ii) In respect of containers, liability shall be the	1148
The Owners authorise the Charterers to grant extensions	1082	reasonable cost of repair or the value of the	1149
of time in respect of such claims provided the Charterers	1083	container at the time of such loss or damage,	1150
give the Owners immediate notice thereof.	1084	whichever is the lesser. The value of a leased	1151
(g) <i>Personal Injury</i> : The Charterers shall indemnify	1085	container is the value stated in the lease	1152
the Owners against any claims incurred by the Owners	1086	agreement and for an owned container it is its	1153
with respect to death or personal injury of crew	1087	market value. For the purpose of this Charter Party	1154
members whilst carrying out repair works in accordance	1088	containers not owned or leased by the Charterers	1155
with Clause 20. The Charterers shall further	1089	shall be regarded as goods for liability purposes.	1156
indemnify the Owners against any claims for death or	1090	(e) <i>Cargo Claim and Time Bar</i> Definition - For the	1157
personal injury made by the Charterers' servants,	1091	purpose of this Clause 19(e), "Cargo Claim" means a	1158
agents or sub-contractors, unless and to the extent	1092	claim for loss, damage, shortage, (including slackage,	1159
that such claims are caused or contributed to by the	1093	ullage or pilferage), overcarriage of or delay to cargo	1160
negligence of the crew.	1094	including customs fines or fines in respect of such loss,	1161
		damage, shortage, overcarriage or delay and includes:	1162
19. Owners' Responsibilities/Liabilities	1095	(i) any legal costs or interest claimed by the original	1163
(a) <i>Containers and Goods</i> : The Owners shall be liable	1096	claimant making such a claim;	1164
for loss, damage or expense in respect of containers	1097	(ii) all legal, Club correspondents' and experts' costs	1165
and goods arising or resulting from:	1098	reasonably incurred in the defence of or in the	1166
(i) their failure to exercise due diligence before and	1099	settlement of the claim made by the original	1167
at the commencement of the voyage to make the	1100	claimant, but shall not include any costs of	1168
Vessel seaworthy and to properly man, equip and	1101	whatsoever nature incurred in making a claim or	1169
supply her and make all parts of the Vessel in	1102	in seeking an indemnity under this Charter Party.	1170
which containers and goods are carried fit and	1103	In respect of any Cargo Claims as between the Owners	1171
safe for their reception, carriage and preservation,	1104	and the Charterers, brought under this sub-clause 19(e),	1172
unless the Charterers order containers or goods	1105	unless extensions of time have been sought or obtained	1173
to be loaded in parts of the Vessel which the	1106	from one party by the other or notice of arbitration has	1174
Master considers to be unfit, in which case the	1107	been given by either party, such claim(s) shall be	1175
Charterers shall indemnify the Owners and hold	1108	deemed to be waived and absolutely time barred upon	1176
them harmless;	1109	the expiry of two years reckoned from the date when	1177
(ii) their failure to exercise due diligence to properly	1110	the cargo was or should have been delivered. When	1178
and carefully carry, keep and care for the	1111	the Hamburg Rules apply compulsorily the above time	1179
containers and goods while on board the Vessel;	1112	bar shall be extended to three years.	1180
(iii) unreasonable deviation from the voyage ordered	1113	(f) <i>Limitation Proceedings</i> : The Owners shall control	1181
or approved by the Charterers;	1114	and conduct any limitation proceedings on the joint	1182
(iv) defective lashing equipment supplied by the	1115	behalf of the Owners and the Charterers. If successful,	1183
Owners or improper lashing pattern design;	1116	any unrecovered costs of such proceedings shall be	1184
(v) their failure to exercise due diligence to ensure	1117	borne equally between the Owners and the Charterers.	1185
that at the commencement of the voyage the	1118	If unsuccessful, the costs shall be borne by the party	1186
lashings are executed correctly and serviced	1119	responsible under the terms of this Charter Party for	1187
during the voyage;	1120	the factor which caused the proceedings to fail. If more	1188
(vi) their failure to exercise due diligence to maintain	1121	than one factor contributed and the Owners and the	1189
in good working order the lashings and securing	1122	Charterers were each responsible for at least one factor	1190
equipment.	1123	the costs shall be borne equally.	1191
(b) <i>Charterers' Cargo</i> : If the cargo is the property of	1124		
the Charterers, the Owners shall have the same	1125	20. Refrigerated Goods	1192
responsibilities and benefits as they would have had	1126	In respect of integral refrigerated containers or any other	1193
under this Clause had the cargo been the property of a	1127	container with any machinery for temperature/	1194
third party and carried under a bill of lading incorporating	1128	atmosphere control containing goods, the Owners shall	1195
the Hague-Visby Rules.	1129	only be responsible for the provision of electrical power	1196
(c) <i>Personal Injury</i> : Except as provided for in Clause	1130	(see Clause 11(e)). The Owners shall monitor and record	1197
18(g) and unless caused or contributed to by the	1131	the performance of all such units minimum once daily	1198
negligence of the Charterers, their servants, agents or	1132	whilst on board in accordance with the Charterers'	1199
sub-contractors or any defect in the Charterers'	1133	instructions and to repair and rectify any breakdown,	1200
containers and/or goods and/or gear and/or equipment,	1134	fault or deficiency which may occur in respect of such	1201
the Owners shall indemnify the Charterers against any	1135	units, using the resources on board the Vessel, however	1202
claims for death or personal injury having a direct	1136	always subject to weather conditions. The Charterers	1203
connection with the operation of the Vessel.	1137	shall furnish the Master with separate written instructions	1204
(d) <i>Limitation of Liability</i> : Subject always to the	1138	as regards the temperature setting of each reefer	1205
Owners' right to limit liability under the applicable	1139	container and cooling/carriage instructions to be	1206

PART II
BOXTIME 2004 Standard Time Charter Party for Container Vessels

maintained during the voyage. The Charterers shall 1207
arrange for reefer repair kit and manuals to be placed 1208
on board the Vessel which shall include specialised tools 1209
and spare parts. Such repair kits shall be replenished 1210
by the Charterers upon the Master's request. 1211
If repair works are performed by the crew, all additional 1212
expenses incurred by the Owners, including crew time 1213
and spare parts not already supplied and paid for by 1214
Charterers, shall be for the account of the Charterers 1215
and during the performance of the repair work the crew 1216
shall be considered as the Charterers' servants. The 1217
Charterers to pay for such works as stated in Box 30. 1218
If, however, resources on board are still insufficient, 1219
the Owners shall immediately notify the Charterers so 1220
they may take action to obtain any required spares or 1221
specialised repair facilities. 1222
Except as provided above, the Owners shall not be liable 1223
for malfunctioning of integral refrigerated containers and 1224
power packs put on board by the Charterers. 1225
The Owners shall be entitled to reject and require the 1226
Charterers to discharge any container loaded at a 1227
temperature not within the required carriage temperature 1228
range. If, at the Charterers' request, the Owners consent 1229
to receive and carry such container(s), the Charterers 1230
shall hold the Owners harmless and indemnify them 1231
against all consequences thereof and the Bills of Lading 1232
shall be appropriately claused. In respect of blown-air 1233
containers, the Owners shall be responsible only to 1234
maintain the supply of air at the required temperature to 1235
the containers, provided proper instructions are given to 1236
the Master by the Charterers and the containers are 1237
presented at the carriage temperatures. 1238

21. Exceptions 1239

As between the Owners and the Charterers, 1240
responsibility for any loss, damage, delay or failure 1241
of performance under this Charter Party not dealt with 1242
in Clauses 18 and 19 shall be subject to the following 1243
mutual exceptions: 1244
Act of God, act of war, act of terrorism, civil 1245
commotions, strike, lockouts, restraint of princes and 1246
rulers, and quarantine restrictions. 1247
In addition, any responsibility of the Owners not dealt 1248
with in Clause 19 shall be subject to the following 1249
exceptions: 1250
Any act, neglect or default of the Master, pilots or other 1251
servants of the Owners in the navigation or management 1252
of the Vessel, fire or explosion not due to the personal 1253
fault of the Owners or their manager, collision or 1254
stranding, unforeseeable breakdown of or any latent 1255
defect in the Vessel's hull, equipment or machinery. 1256
The above provisions shall in no way affect the 1257
provisions as to off-hire in this Charter Party. 1258

22. Navigation 1259

Nothing herein stated is to be construed as a demise of 1260
the Vessel to the Charterers. The Owners shall remain 1261
responsible for the navigation of the Vessel, acts of pilots 1262
and tug boats, insurance, crew, and all other matters, 1263
same as when trading for their own account. 1264

23. Insurances 1265

(a) *Hull and Machinery*: The Owners shall insure the 1266
Vessel under Institute Time Clauses or similar clauses 1267
for INL trading against loss, damage and collision 1268
liabilities for the insured value as stated in Box 23. Upon 1269
10 days notice to the Charterers, the Owners shall be 1270
entitled to effect any reasonable change to the insured 1271

value of the Vessel. The Charterers shall take out 1272
insurance for Charterers' liability to hull for the insured 1273
value of the Vessel. The Owners agree that their insured 1274
value for the purpose of this Clause shall represent the 1275
Charterers maximum liability to the Owners for damage 1276
to the Vessel in accordance with Clause 16(h), including 1277
time spent on repairs. 1278

(b) *Protection and Indemnity (P&I)*: The Owners and 1279
the Charterers shall ensure that the Vessel is fully 1280
covered with their respective P&I Clubs as indicated in 1281
Boxes 26 and 27. The Owners and the Charterers shall 1282
not change P&I Clubs without the prior written consent 1283
of the other party, which shall not be unreasonably 1284
withheld. 1285

(c) *War Risks*: Notwithstanding the provisions of 1286
Clause 25(d)(i), the Owners shall insure the Vessel 1287
against War Risks and War P&I Risks for INL trading 1288
areas but excluding any restricted or prohibited areas 1289
or areas designated as a war zone and irrespective of 1290
whether or not insurance may be available on payment 1291
of an additional premium. 1292

(d) *Maintenance of Insurances*: The Owners and 1293
Charterers warrant that the above insurances will be 1294
maintained with all calls paid up to date throughout the 1295
currency of this Charter Party. 1296

24. General Ice Clause 1297

(a) The Vessel shall not be obliged to force ice but, 1298
subject to the Owners' approval having due regard to 1299
its size, construction and class, may follow ice-breakers. 1300

(b) The Vessel shall not be required to enter or remain 1301
in any icebound port or area, nor any port or area where 1302
lights, lightships, markers or buoys have been or are 1303
about to be withdrawn by reason of ice, nor where on 1304
account of ice there is, in the Master's sole discretion, 1305
a risk that, in the ordinary course of events, the Vessel 1306
will not be able safely to enter and remain at the port or 1307
area or to depart after completion of loading or 1308
discharging. If, on account of ice, the Master in his sole 1309
discretion considers it unsafe to proceed to, enter or 1310
remain at the place of loading or discharging for fear of 1311
the Vessel being frozen in and/or damaged, he shall be 1312
at liberty to sail to the nearest ice-free and safe place 1313
and there await the Charterers' instructions. 1314

(c) Any delay or deviation caused by or resulting from 1315
ice shall be for the Charterers' account and the Vessel 1316
shall remain on-hire. 1317

(d) Any additional premiums and/or calls required by 1318
the Vessel's underwriters due to the Vessel entering or 1319
remaining in any icebound port or area, shall be for the 1320
Charterers' account. 1321

25. War Risks (CONWARTIME 2004) 1322

(a) For the purpose of this Clause, the words: 1323

(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat 1324
charterers, disponent owners, managers or other 1325
operators who are charged with the management 1326
of the Vessel, and the Master; and 1327

(ii) "War Risks" shall include any actual, threatened 1328
or reported war, act of war, civil war, hostilities, 1329
revolution, rebellion, civil commotion, warlike 1330
operations, laying of mines, acts of piracy, acts of 1331
terrorists, acts of hostility or malicious damage, 1332
blockades (whether imposed against all vessels 1333
or imposed selectively against vessels of certain 1334
flags or ownership, or against certain cargoes or 1335
crews or otherwise howsoever), by any person, 1336
body, terrorist or political group, or the Government 1337

PART II
BOXTIME 2004 Standard Time Charter Party for Container Vessels

- of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel. 1338-1342
- (b) The Vessel, unless the written consent of the Owners be first obtained, shall not be ordered to or required to continue to or through, any port, place, area or zone (whether of land or sea), or any waterway or canal, where it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or is likely to be or to become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it. 1343-1354
- (c) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade, whether such blockade be imposed on all vessels, or is imposed selectively in any way whatsoever against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an area where she shall be subject, or is likely to be subject to a belligerent's right of search and/or confiscation. 1355-1362
- (d) (i) The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account. 1363-1368
- (ii) If the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, or pass through any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then the actual premiums and/or calls paid shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at the same time as the next payment of hire is due, or upon redelivery, whichever occurs first. 1369-1379
- (e) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then the actual bonus or additional wages paid shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due, or upon redelivery, whichever occurs first. 1380-1388
- (f) The Vessel shall have liberty: 1389
- (i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions; 1390-1400
- (ii) to comply with the order, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance; 1401-1404
- (iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement; 1406-1412
- (iv) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier; 1413-1415
- (v) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions. 1416-1420
- (g) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one or more of them, they shall immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within 48 hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice. 1421-1431
- (h) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (b) to (g) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party. 1432-1435
- 26. Dispute Resolution Clause** 1436
- *) (a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause. The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced. 1437-1447
- The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement. 1448-1463
- Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator. 1464-1466
- In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced. 1467-1471

PART II
BOXTIME 2004 Standard Time Charter Party for Container Vessels

*) (b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.	1473 1474 1475 1476 1477 1478 1479 1480 1481 1482 1483 1484 1485
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	1486 1487 1488 1489 1490 1491
*) (c) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.	1492 1493 1494 1495 1496 1497
(d) Notwithstanding (a), (b) or (c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Charter Party.	1498 1499 1500 1501
In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under (a), (b) or (c) above, the following shall apply:	1502 1503 1504
(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.	1505 1506 1507 1508 1509
(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.	1510 1511 1512 1513 1514 1515 1516 1517 1518 1519 1520 1521 1522
(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal	1523 1524 1525
when allocating the costs of the arbitration as between the parties.	1526 1527
(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.	1528 1529 1530
(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.	1531 1532 1533 1534 1535 1536
(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.	1537 1538 1539 1540
(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.	1541 1542 1543 1544 1545
<i>(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)</i>	1546 1547
(e) If Box 32 in PART I is not appropriately filled in, sub-clause 26(a) of this Clause shall apply. Sub-clause 26(d) shall apply in all cases.	1548 1549 1550
*) <i>Sub-clauses 26(a), 26(b) and 26(c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 32.</i>	1551 1552
27. Commission	1553
The Owners shall pay a commission at the rate stated in Box 33 to the Broker(s) stated in Box 33 on any hire paid under this Charter Party or any continuation or extension thereof. If the full hire is not paid owing to breach of Charter Party by either of the parties the party liable therefor shall indemnify the Brokers against their loss of commission.	1554 1555 1556 1557 1558 1559 1560
Should the parties agree to cancel this Charter Party, the Owners shall indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission shall not exceed the brokerage on one year's hire.	1561 1562 1563 1564
In signing this Charter Party the Owners acknowledge their agreement with the Brokers to pay the commissions described in this Clause.	1565 1566 1567
28. Notices	1568
(a) All notices given by either party or their agents to the other party or their agents in accordance with the provisions of this Charter Party shall be in writing.	1569 1570 1571
(b) For the purposes of this Charter Party, "in writing" shall mean any method of legible communication. A notice may be given by any effective means including, but not limited to, cable, telex, fax, e-mail, registered or recorded mail, or by personal service.	1572 1573 1574 1575 1576 1577

PART III
BOXTIME 2004 Standard Time Charter Party for Container Vessels

VESSEL'S DESCRIPTION


Sample copy

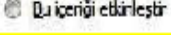
EK-9 Anket Formu


	<p>T.C. DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ</p> <p>DENİZCİLİK İŞLETMELERİ VE YÖNETİMİ ANA BİLİM DALI</p> <p>“GEMİLERİN ZAMAN ESASINA GÖRE KİRALANMASI: TÜRK DONATANLARIN GEMİ KİRALAMA KONUSUNDAKİ EĞİLİMİ” KONULU YÜKSEK LİSANS TEZİ ANKETİ</p> <p>Sayın İlgili,</p> <p>“Gemilerin Zaman Esasına Göre Kiralanması: Türk Donatanların Gemi Kiralama Konusundaki Eğilimi” adlı yüksek lisans tez çalışmam kapsamında hazırlamış olduğum bu anketin doldurulması hususunda değerli bilgilerinize ve iştirakinize ihtiyaç duymaktayım.</p> <p>Bu çalışmada gemilerin zaman esasına göre kiralanması konusu ele alınmış ve belli başlı zaman charter parti sözleşme formları detaylı olarak incelenmiştir. Türk Denizcilik Sektörü açısından donatanlarımızın kiralama türü seçimine etki eden faktörleri tespit etmek ve Türk donatanların hangi gemi kiralama türünü daha çok tercih ettiğini tespit edebilmek amacıyla bu anket formu hazırlanmıştır.</p> <p>Anket formunda vermiş olduğunuz cevaplar yalnızca istatistiksel çalışmada kullanılacak olup hiçbir bilgi başka bir üçüncü tarafla paylaşılmayacaktır. Bu çalışma Yrd. Doç. Dr. İsmail Bilge ÇETİN danışmanlığında Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü bünyesinde yürütülmektedir.</p> <p>Saygılarımla Timur ÖZER</p> <p>İletişim Bilgileri: Tel: 0232-438-71-55 Cep: 0554-608-51-71 E-posta: timurozer85@gmail.com Adres: Aydın Hatboyu Cad. No.95 D.6 Tayfun Apartmanı P.K. 35150 Şirinyer/Buca/İzmir</p>
---	---

ÖNEMLİ NOT

Anketi aktifleştirmek için;

1) Güvenlik çubuğundaki seçenekler sekmesini tıklayın 

2) Açılan pencerede “Bu içeriği etkinleştir” düğmesini seçin 

3) “Tamam” butonuna basın 

1.PROFİL DEĞİŞKENLERİ

Yaşınızı belirtiniz.

Öğrenim düzeyinizi belirtiniz.

İlkokul Ortaokul Lise Üniversite Yüksek lisans Doktora

Sektördeki toplam deneyim sürenizi belirtiniz.

Halen çalışmakta olduğunuz firmadaki toplam görev sürenizi belirtiniz.

Çalıştığınız firmadaki görevinizi belirtiniz.

2.İŞLETME DEĞİŞKENLERİ

İşletmekte olduğunuz gemi sayısını belirtiniz.

İşletmekte olduğunuz gemilerin bayrağı nedir (Birden fazla işaretleme yapabilirsiniz)?

Türk Bayrağı Yabancı Bayrak

İşletmekte olduğunuz gemi tiplerini belirtiniz (Birden fazla işaretleme yapabilirsiniz).

Kuru dökme yük Genel kargo Diğer (Lütfen Belirtin)

İşletmekte olduğunuz gemi büyüklüğü aralığını işaretleyiniz (Birden fazla işaretleme yapabilirsiniz).

1.500-10.000 Dwt 10.001-25.000 Dwt 25.001-35.000 Dwt 35.001-50.000 Dwt

50.001-85.000 Dwt 85.001-120.000 Dwt 120.001 ve üzeri Dwt

İşletmekte olduğunuz gemiler hangi bölgelerde çalışmaktadır (Birden fazla bölge yazabilirsiniz)?

3.TERCİH EDİLEN KİRALAMA TÜRÜ

İşletmenizin **kullandığı** kiralama türlerini belirtiniz (Birden fazla türü işaretleyebilirsiniz).

- Sefer esash kiralamalar (voyage charter)
- Peşi sıra sefer esash kiralamalar (consecutive voyage charter)
- Miktar sözleşmesi (contract of affreightment)
- Uzun süreli zaman esash kiralama (long period time charter)
- Kısa süreli zaman esash kiralama (short period time charter)
- Seferlik zaman esash kiralama (trip time charter)
- Çıplak gemi kiralama (bareboat & demise charter)
- Diğer (Lütfen Aşağıdaki Kutucukta Belirtin)

İşletmenizin **en sık kullandığı** kiralama türünü belirtiniz (Lütfen yalnızca bir seçeneği işaretleyiniz).

- Sefer esash kiralamalar (voyage charter)
- Peşi sıra sefer esash kiralamalar (consecutive voyage charter)
- Miktar sözleşmesi (contract of affreightment)
- Uzun süreli zaman esash kiralama (long period time charter)
- Kısa süreli zaman esash kiralama (short period time charter)
- Seferlik zaman esash kiralama (trip time charter)
- Çıplak gemi kiralama (bareboat & demise charter)
- Diğer (Lütfen Aşağıdaki Kutucukta Belirtin)

4.KİRALAMA TÜRÜ SEÇİMİNE ETKİ EDEN FAKTÖRLER


Her bir ifadeye katılım derecenizi 1'den 5'e kadar numaralandırılmış kutucuklara **her bir soru için yalnızca bir seçeneği** işaretleyerek belirtiniz. İfadelere (1) notunu vermeniz bu ifadeye **kesin olarak katılmadığınız** anlamına gelirken, (5) notunu vermeniz ise ifadeye **tamamıyla katıldığınız** anlamına gelir. (1) notundan (5) notuna doğru yükseldikçe ifadeye **katılımınızın da arttığı** kabul edilmiştir.

(1):Kesinlikle katılmıyorum (2):Katılmıyorum (3):Kararsızım (4):Katılıyorum (5):Tamamen katılıyorum

No	İfade	1	2	3	4	5
1	Yapılacak ticaretin karlılığı kiralama türü seçimini etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Navlun ve günlük kira bedellerindeki dalgalanmalar kiralama türü seçimini etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Ticari kazancın denge li bir şekilde sürdürülebilmesi kiralama türü seçimini etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Yapılması planlanan kiralama türünün getireceği risk kiralama türü seçimini etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Donatının nakit akışı nı düzenleme ihtiyacı kiralama türü seçimini etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(1):Kesinlikle katılmıyorum (2):Katılmıyorum (3):Kararsızım (4):Katılıyorum (5):Tamamen katılıyorum

No	İfade	1	2	3	4	5
6	Ekonomik krizlerin donatanlarca öngörülebilmesi seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Ekonomik kriz dönemlerindeki belirsizlik seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	Donatının kiralama bilgisi seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	Donatının kiralama stratejisi seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	Donatının kiralama konusundaki tecrübesi seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	Donatıların piyasa sezgileri seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	Bilimsel piyasa değerlendirmelerinin kullanılması seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	İstatistiksel piyasa modellerinin kullanılması seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	Günlük piyasa koşulları seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	Donatının sahip olduğu filo büyüklüğü seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16	Rakip işletmeleri taklit etme kaygısı seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	Donatan işletmesinin kurumsal yapısı seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	Kiracı talepleri seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19	Yükselen piyasa koşullarından yararlanabilme isteği seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20	Kiracının güvenilirliği seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	Yapılacak kiralamanın donatanca kontrol edilebilirliği seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22	Kiracının operasyonel yeterliliği seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23	Çalışılan bölgedeki yük potansiyeli seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	Çalıştırılan gemilerin yaşı seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25	Çalıştırılan gemilerin yük elleçleme ekipmanlarının bulunması seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	Önceki sözleşmeler sebebiyle ön yargıya sahip olma seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27	Donatının finansal gücü seçilen kiralama türünü etkiler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28	Çalıştırılan gemilerin kondisyonu seçilen kiralama türünü etkiler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Anketi tamamladıktan sonra seçeneklerinizi "KAYDET" butonuna  basarak kaydediniz. Anketinizi lütfen bana "timurozer85@gmail.com" elektronik posta adresi aracılığıyla elektronik posta eklentisi olarak ulaştırınız.

ÇALIŞMAMIZA OLAN KATKILARINIZDAN ÖTÜRÜ TEŞEKKÜR EDERİZ.