

**SEFER ÇARTER SÖZLEŞMELERİ VE
UYGULAMADA GÖRÜLEN PROBLEMLERİN
ÇÖZÜMÜ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Müh. Ahmet GÜRSOY**

**Anabilim Dalı : DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME
MÜHENDİSLİĞİ**

**Programı : DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME
MÜHENDİSLİĞİ**

OCAK 2005

**SEFER ÇARTER SÖZLEŞMELERİ VE
UYGULAMADA GÖRÜLEN PROBLEMLERİN
ÇÖZÜMÜ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Müh. Ahmet GURSOY
(512011045)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 27.12.2004
Tezin Savunulduğu Tarih : 27.01.2005**

**Tez Danışmanı : Doç.Dr. Sezer ILGIN
Diğer Jüri Üyeleri Prof.Dr. Nil GÜLER
Prof.Dr. Osman Kamil SAĞ**

OCAK 2005

ÖNSÖZ

Bu tezin hazırlanmasında bana yardımcı olan öncelikle beni yönlendiren danışman hocam Doç.Dr. Sezer ILGIN'a, okul dönemi boyunca desteğini hiçbir zaman eksik etmeyen Prof.Dr. Nil GULER'e, Dekan Prof.Dr. Osman Kamil SAĞ'a, staj yaptığım dönemde temel bilgi edinmeme yardımcı olan Hanbulk Gemi Kiralamadan Mustafa BAYKUŞ'a, Melih GEZEN'e, Irem Denizcilikten Melih ALTAY'a, özellikle yetişip iyi bir bilgi edinmeme yardımcı olan Venüs Uluslar arası Denizcilikten Kenan DOMAC'a ve burada adını sayamadığım ama yardımlarını benden esirgemeyen çalışma arkadaşlarıma teşekkür etmeyi bir borç bilirim.

Ocak 2005

Ahmet GÜRSOY

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	IV
ÖZET	VI
SUMMARY	VIII
1.GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı	1
1.2. Çarter	1
1.2.1. Genel olarak	1
1.2.2. Çarterde ilgili taraflar	2
1.3.Çarterparti	2
1.3.1. Tarifi	2
1.3.2. Formları ve uluslararası alanda sınıflandırılması	3
2. SEFER ÇARTERPARTİ	4
2.1. Tanımı	4
2.2. İçeriği	4
2.2.1. Çarterparti ile ilgili taraflar	4
2.2.2. Gemi tarifi ve pozisyonu	4
2.2.3. Yükleme ve tahliye limanları	5
2.2.4. Yükün miktarı ve cinsi	5
2.2.5. Armatörün yüke karşı sorumluluğu	5
2.2.6. Sapma klozu	5
2.2.7. Navlun	6
2.2.8. Yükleme ve tahliye	6
2.2.9. Starya	6
2.2.10. Sürastarya	7
2.2.11. Haciz klozu	7
2.2.12. “Cesser” klozu	7
2.2.13. Konşimento	8
2.2.14. Kaçello	8
2.2.15. Müşterek Avarya	8
2.2.16. “The New Jason” klozu	8
2.2.17. “Both The Blame Collision” klozu	9
2.2.18. Tazminat	9
2.2.19. Acentlar	9
2.2.20. Brokerlik	9
2.2.21. Genel grev, Savaş ve Buz klotları	10
3. SEFER ÇARTER UYGULAMASI	12

4. UYGULAMADA KARSILASILAN GENEL PROBLEMLER	28
4.1. Gemi Tarifi	28
4.2. Gemi Pozisyonu	30
4.3. Yükleme ve Tahliye Limanları	31
4.4. Yük Miktarı ve Cinsi	32
4.5. Armatörün Yüke Karşı Sorumluluğu	34
4.6. Navlun	35
4.7. Yükleme ve Tahliye	37
4.8. Starya süresi	38
4.9. Sürastarya	39
4.10. İptal Klozu	41
5 ÖNERİLER	43
KAYNAKLAR	45
ÖZGEÇMİŞ	46

KISALTMALAR

A/E	: Accept/Except
A/O	: And/Or
AAAA	: Always Afloat Always Accessible
ABT	: About
ACCT	: Account
AGW	: All Going Well
APPVL	: Approval
ARRVL	: Arrival
B	: Beam
B.GROUND	: Background
BBB	: Before Breaking Bulk
BDAYS	: Banking Days
BENDS, BE	: Both Ends
BL	: Bale Capacity
BLT	: Built
BS/L	: Bills of Lading
C/P	: Charterparty
CBM	: Cubic Meter
CHRTS	: Charterers
CLS	: Clause
COMM	: Commission
CONSEC	: Consecutive
D/A	: Disbursement Account
DIMS	: Dimensions
DTLS	: Details
DWT	: Deadweight
EIU	: Even If Used
ETA	: Estimated Time of Arrival
EXINS	: Extra Insurance
F+C CGO	: Full and Complete Cargo
FCC	: First Class Charterers
FD	: Free Dispatch
FIOS	: Free In and Out
FIOST	: Free In and Out adn Trimmed
FLWG	: Following
FRI	: Friday
FRT	: Freight
FRTHR	: Further
GA	: General Average
GNC	: Gencon Charterparty
GR	: Grain Capacity
GSPSB	: Guaranteed Safe Port Safe Berth

GT	: Gross Registered Tonnage
HA	: Hatch
HO	: Hold
HRS	: Hours
L/D	: Loading /Discharging
L/S/D	: Lashing/Securing/Dunnaging
LAYCAN	: Lay Day, Canceling Day
LOA	: Length Overall
LSUM	: Lumpsum
M	: Meter
M/R	: Mate's Receipt
MAX	: Maximum
MON	: Monday
NOR	: Notice of Readiness
NT	: Net Registered Tonnage
OA	: Owners Agent
OWNS	: Owners
PANDI, P+I	: Protect and Indemnity
PCT	: Percentage
PDPRT	: Per Day Prorata
PLSD	: Pleased
PPD	: Prepaid
PREV	: Previous
PROF	: Proforma
RECVRS	: Receivers
REPR	: Representation
S/R	: Signing/Releasing
SHEX	: Sunday, Holiday Excluded
SHINC	: Sunday, Holiday Included
SHPPRS	: Shippers
SSWD	: Summer Salt Water Draught
STEM	: Subject to Enough Merchandise
STW	: Stowage
SUB	: Subject
T	: Ton
TLX	: Telex
TTL	: Total
VHF	: Very High Frequency
VSL	: Vessel
WOG	: Without Guarantee
WP	: Weather Permitting
WTHN,WI	: Within
WWDYS	: Weather Working Days
WWW	: Weather in Berth or not / Weather in Port or not Weather in free Paratiqua or not / Weather custom cleared or not

SEFER ÇARTER SÖZLEŞMELERİ VE UYGULAMADA GÖRÜLEN PROBLEMLERİN ÇÖZÜMÜ

ÖZET

Bu tez dört bölüm olarak hazırlanmıştır. İlk bölümde çarter'in kısa ve genel bir tanımı yapılmış, çarterle ilgili taraflar belirtilip kısa ve genel tanımları yapılmıştır. Daha sonra çarterpartinin kısa ve genel bir tanımı yapılmış ve içeriği hakkında kısaca bilgi verilmiştir. İkinci bölümde ise Sefer Çarter ele alınmış, genel bir tarifi yapıldıktan sonra genel hatları ile içeriğine değinilmiştir. Üçüncü bölümde, Sefer Çarter uygulamasına örnek olarak daha önceden yapılan bir bağlantı verilmiş ve örnek üzerinde Sefer Çarterin ana hatları anlatılmıştır. Dördüncü ve son bölümde ise uygulamada en çok rastlanan problemlere örnekler verilmiştir.

Birinci bölümde ilk olarak, Sefer Çarterin ne olduğu kısaca genel olarak tarif edilip, bağlı olduğu etkenler belirtilip, ilgili tarafların kimler olduğu ve bunlar hakkında kısaca bilgi verilmiş daha sonra da çarter sözleşmesi irdelenip gele bir tarifi, formları ve uluslararası alandaki sınıflandırması verilmiş ve daha sonra içerdiğine kısaca değinilmiştir.

İkinci bölümde, Sefer Çarter'in kısa tarifi yapıldıktan sonra genel hatları ile içeriğine değinilmiş, temel de kapsadığı öğeler ile anlamları belirtilmiştir.

Üçüncü bölümde, Sefer Çarter'in uygulamasına, daha önceden yapılmış bir bağlantı örnek verilerek uygulamaya bir bağlantıya nasıl başlanıldığı, bağlantı yapılırken hangi yolların takip edildiği, uygulamada nelere dikkat edilmesi gerektiği ve daha sonra bağlantının nasıl bitirildiği belirtilmiştir.

Dördüncü bölümde ise uygulamada görülen genel problemlere örnekler verilip tez bitirilmiştir.

VOYAGE CHARTERPARTY PRACTICE, AND SOLUTIONS TO THE GENERAL PROBLEMS IN PRACTICE

SUMMARY

This thesis has been prepared on the basis of four stages. In the first stage; charter, parties to charterparty, and a short description of charterparty with its content have been defined. In the second stage; a short description and a brief about voyage charter's content has been given. In the third stage; voyage charter practice has been studied on a fixed charterparty. In the fourth and last stage; some examples have been discussed regarding general problems in voyage charter application.

First of all, the meaning of voyage charter has been explained, and then related items, and parties, and their short definitions have been stated, and different voyage charterparty forms have been studied.

Voyage charter has been studied on a fixed charterparty as to illuminate how to commence a negotiation, which steps to follow in negotiation, what criteria to focus, and how to conclude negotiation.

General problems in voyage charter have been dealt with studying claims of parties in claim cases, and solutions have been proposed.

1. GİRİŞ

Sanayinin gelişmesi, uluslararası ticaretin artması ve dünya genelindeki taşımacılığın büyük bir kısmının deniz yolu ile yapılması özellikle Sefer Çarter'in önemini arttırmaktadır.

Sefer çarter günümüz deniz taşımacılığının çok önemli bir parçası haline gelmiştir. Dışarıdan bakıldığında basit ve kolay görünmesine karşın, ayrıntılarına çok dikkat edilmesi gereken bir konudur.

1.1. ÇALIŞMANIN AMACI

Bu çalışma ile, uygulamada yaşanan sorunların incelenip ortaya çıkarılması ve sorunlara çözüm önerilerinin getirilmesi amaçlanmıştır.

1.2. ÇARTER

1.2.1. GENEL OLARAK :

Çarter genel olarak denizcilikte, deniz taşımacılığı ile uğraşanların ve gemi sahiplerinin gelirlerinin büyük bir kısmını elde etkileri sahadır. Uygulamada ise zaman veya sefer üzerinden deniz yoluyla gelir elde etme işi olarak tanımlanabilir.

Çartering uygulamada kullanılan dili İngilizce'dir. Bunun en büyük nedeni, çarter hukukunun genellikle İngiliz Hukuku olarak belirlenmesidir. Çarterde başarılı olabilmek için iyi bir İngilizce bilgisine sahip olmak, gemiyi iyi tanımak, navlun piyasası hakkında bilgi sahibi olmak ve özellikle deniz örf ve adetlerini iyi bilmek gerekmektedir.

Çarterde, navlun piyasası arz talep dengesine göre belirlenir. Eğer dünyanın herhangi bir yerinde taşınacak yük miktarı o andaki tonaj miktarından fazla ise kiracılar önceden

planladıkları ücretten fazlasını ödemek zorunda kalacaklardır, aynı şekilde tonaj miktarı taşınacak yük miktarından fazla ise bu seferde armatörler hedefledikleri navlun miktarından daha azına razı olmak durumunda kalacaklardır.

1.2.2 ÇARTERDE İLGİLİ TARAFLAR:

Çarterde başlıca iki temel taraf bulunmaktadır. Birincisi Kiracı (Charterer) ki, deniz yoluyla gelir elde etmek üzere gemi kiralayan ya da bir geminin tamamının veya belli bir yerinin deniz yoluyla eşya taşınmak üzere tahsis edildiği kimsedir. İkinci temel taraf ise Armatör (Owner) ki, Kiracının ihtiyacı olan tonajı elinde bulunduran kimsedir. Bu iki temel tarafın yanında bir de Broker diye adlandırılan, elinde arz veya talep olmayan, fakat Kiracı ile Armatörü bir araya getiren üçüncü bir taraf vardır.

1.3. ÇARTERPARTİ

1.3.1 TARİFİ

Çarterparti, yani çarter mukavelesi; bir geminin ücret karşılığında tamamının veya bir bölümünün veya belli bir yerinin deniz yolu ile gelir elde etmek için hizmet tahsisine ilişkin mukaveledir. Uygulamada ister yazılı yapılsın ister sözlü, bütün çarter anlaşmaları hukuk açısından aynı değeri haiz olup, geçerlidir. Anlaşmaların yazılı yapılması herhangi bir anlaşmazlık durumunda ispat açısından gereklidir.

Bir başka tanıma göre Çarterparti, bir geminin ücret karşılığında tamamının veya cüz'i bir kısmının veya muayyen bir yerinin deniz seyrüseferi için hizmete tahsisine ilişkin Çarter mukavelesi yerine de kullanılmaktadır [1,s. 46].

Çarterparti deyimi Latince “CARTA PARTITA”, bölünmüş anlaşma sözünden gelmektedir. Ortaçağda navlun mukaveleleri, ortadan bölünmüş ve her parçası taraflardan birinde kalan bu çeşit senetlerle tevsik edilirdi. Geçmişte çarterpartiler, ihtiva ettiği şart ve sınırlar için basit ifadelerin yer aldığı, neticenin armatör adına Allah'ın ellerine bırakıldığı, geminin ve malların tanımlarının kısaca yazıldığı, yükleme ve

tahiye limanları üzerinde mutabakatın belirtildiği bir senet veya mukavele formundan ibaretti. Zamanımızda da durum esas itibariyle böyle olmakla beraber çarterpartilerin muhteviyatları oldukça genişlemiş ve taraflar kullandıkları alana göre geniş formlar hazırlamışlardır [1, s.46].

1.3.2. FORMLARI VE ULUSLARARASI ALANDA SINIFLANDIRILMASI

Çarterpartiler 3 ana guruba ayrılmaktadırlar. Birincisi “Agreed”; Kararlaştırılan çarterparti ki, ihtiva ettiği hükümler üzerinde sadece bu formu hazırlayan kuruluşların iptal etme veya değiştirme yetkisinin oluğu çarterpartilerdir. İkincisi ise “Adopted”; Benimsenmiş çarterparti ki, kiracıları temsil eden bir kuruluş tarafından hazırlanan ve armatörleri temsil eden bir kuruluş tarafından benimsenip, kabul edilen çarterpartilerdir ve benimseyen tarafın üyeleri için “Kararlaştırılan Çarterparti” hükmündedir. Üçüncü ve son olarak da “Recommended”; Önerilen çarterparti ki, ihtiva ettiği hükümler taraflarca istenildiği gibi iptal edilip değiştirilebilen çarterpartilerdir.

2. SEFER ÇARTERPARTİ

2.1 TANIMI

Sefer Çarter uygulama, teknik ve ticari sorumluluk armatörün üzerinde olmak suretiyle, bir geminin denizde yük taşımak amacıyla iki veya daha fazla liman arasında sefere bağlanması olarak tanımlanabilir. Buradaki ticari sorumluluktan kasıt; geminin seferiyle ilgili kötü hava, grev, savaş gibi riskler; yakıt, liman masrafları gibi maliyetler, teknik sorumluluktan kasıt ise; gemiyle ilgili yağlama yağı, sigortası, personel temini, kumanya masrafları, geminin sörveyleri, makine arızası, donanım arızası gibi risklerdir. Sefer çarterparti ise, sefer çarter için kullanılan mukavele türüdür.

2.2 İÇERİĞİ

2.2.1 ÇARTERPARTİ İLE İLGİLİ TARAFLAR

Sefer Çarterde genel olarak en başta sorumluluk sınırlarını belirlemek ve bir anlaşmazlık durumunda safları belirlemek üzere, çarterparti ile ilgili tarafların kimler olduğu belirtilir. Çarterpartide tarafların sadece şirket ünvanları yazılır, açık adresleri bağlantı sırasında bildirilir [2].

2.2.2 GEMİ TARİFİ VE POZİSYONU

Geminin ismi, genel tarifi ve bağlantı anındaki pozisyonunu ve yükleme limanına tahmini varış zamanını belirtilir. Armatör; seferin başladığı andan, bitiş anına kadar, çarterpartide belirtilen gemi tarifinden sorumludur ve gemiyi belirtilen özelliklerde tutmakla yükümlüdür [2].

2.2.3 YÜKLEME VE TAHLİYE LİMANLARI

Yükleme ve tahliye limanları belirtilir. Normalde kiracılar, armatöre güvenli bir şekilde ulaşp, yanaşıp, ayrılabilceğı bir liman belirtme yükümlülüğündedirler. Fakat günümüzde uygulamada, limanlar belirtildikten sonra charterpartie konulan ek bir madde ile sorumluluk armatörlere yükleniyor ve gemilerin belirtilen limanlara güvenli bir şekilde girip, yanaşıp, ayrılmalarını garanti etmeleri isteniyor [2].

2.2.4 YÜK MİKTARI VE CİNSİ

Yükün miktarı ve cinsi belirtilir. Kiracının, charterpartide belirtilen yükü, belirtilen miktarda yükleme, armatörün de aynı şekilde yükü ve miktarı gemiye yükleme sorumluluğı vardır. Eğer taraflardan biri sorumluluğunu yerine getirmez ise, diğeri tarafa tazminant ödemek durumunda kalır ki, buna ölü navlun denmektedir [2].

2.2.5 ARMATÖRÜN YÜKE KARŞI SORUMLULUĞU

Armatörün sorumluluğunun sınırları belirtilir. Armatör, yükün bağlama, destekleme ve güvenliğı kiracı tarafından yaptırılmamış ise, yük gemi küpeştesini geçtiğı andan itibaren, yüke gelecek hasar ve teslimattaki gecikmelerden sadece bu hasar ve gecikme armatörün hizmetkarının hatası durumunda sorumludur. Ve ayrıca armatörün gemiyi sefer boyunca denize ve yüke elverişli tutma sorumluluğı vardır [2].

2.2.6 SAPMA KLOZU

Armatörün rotadan sapma hakkı belirtilir. Armatör herhangi bir sebeple sefer sırasında başka liman yada limanlara gitme, kılavuz kaptan olmadan limanlara girme, diğeri gemileri yedeğine alma ya da yardım etme, mülk ve hayat kurtarmak amacıyla rotasından sapma hakkına sahiptir. Ancak uygulamada, kiracılar kısmi yük taşımaları hariç, genelde bu hakkın sadece hayat, mülk kurtarma ve yakıt almak için kullanılmasına izin verirler [2].

2.2.7 NAVLUN

Navlun ile ilgili hükümler belirtilir. Navlun günümüz uygulamasında, taşıyanın deniz yolu ile bir limandan diğer bir limana yük taşınması karşılığında almış olduğu ücrete denebilir. Navlun miktarının ve nasıl hesaplanacağını belirtmesiyle, armatörün navluna ne zaman hak kazanacağı, kiracı tarafından ne şekilde ve nasıl ödeneceği belirlenmiş olur. Uygulamada navlun gemiye yüklenen her bir metrik ton için, herbir metre küp için yada ıskarça olarak ödenmektedir. Günümüz deniz örf ve adetlerine göre armatör, gemi küpeştesinden geçen yükmiktari üzerinden navluna hak kazanır. Eskiden ise armatör, navluna ancak teslim ettiği yük miktarı oranınca hak kazanıyordu [2].

2.2.8 YÜKLEME VE TAHLİYE

Yükleme ve boşaltma maliyetlerinin kime ait olduğunu belirtilir. Yükleme ve tahliyenin kim tarafından ayarlanacağını belirtmesi ile sorumluluğun hangi tarafa ait olacağı kararlaştırılır. Uygulamada, bazen anlaşmaya göre yükleme ve boşaltma kiracı tarafından ayarlanmasına rağmen sorumluluk yine de armatörün üzerinde olabilmektedir. Bu durum yükleme veya tahliye sırasında gemiye ya da yüke gelebilecek hasarın kimin sorumluluğunda olacağına dair anlaşmazlıklara neden olmaktadır. Uygulamada genel olarak taraflar, ya “free in out stowed” yani yükleme, tahliye ve istif masraf ve sorumluluğu kiracı tarafına ait olacak bazda, ya da “liner in liner out” yükleme ve tahliye masraf ve sorumluluğu armatör tarafında olacaktır şeklinde anlaşmaktadırlar [2].

2.2.9 STARYA SÜRESİ

Starya hükümleri belirtilir. Starya, armatörün kiracıya yükleme ve tahliye için karşılıklı anlaşma sonucu tanımış olduğu süredir. Starya süresinin ne şekilde hesaplanacağını, ne zaman başlayacağını belirtmesi ile, tarafların sorumluluklarının sınırlarını belirlenmiş olur ve herhangi bir anlaşmazlık durumunda, çözüme bu sınırlar çerçevesinde ulaşılır. Starya süreleri her bir liman için ayrı ayrı ya belli bir gün veya saat ya da günlük bir

oran olarak belirleneceği gibi her bir liman için toplam olarak da belirlenebilir. Starya süresinin başlamasında önemli olan konu kaptanın hazırlık mektubunu nerede, ne zaman ve ne şekilde verebileceğidir [2].

2.2.10 SÜRASTARYA

Sürastarya hükümleri belirtilir. Eğer gemi charterpartide anlaşılan süreden daha fazla liman ya da limanlar da kalırsa armatör beklediği bu fazladan süre için kiracıdan tazminat almaya hak kazanır, bu tazminata da sürastarya denir. Sürastarya genelde, gemi ilgili limanda yükleme veya tahliyesini bitirdikten ve gerekli evrakları kiracıya geçtikten belli bir süre sonra ödenir. Bunun yanı sıra charterpartideki anlaşmaya göre eğer yükleme veya boşaltma kararlaştırılan süreden daha önce tamamlanırsa, bu sefer de kiracı dispeç adı verilen ve genelde charterpartideki sürastarya miktarının yarısına eşit olan ve dispeç adı verilen bir tazminat almaya hak kazanır [2].

2.2.11 HACİZ KLOZU

Armatörün yük üzerindeki haciz hakkının sınırları belirtilir. Sefer charter'de normalde armatör, tahsil edemediği navlun, ölü navlun, sürastarya, alıkoyma ve hasarlar için yük üzerinde haciz hakkına sahiptir. Ama uygulamada kiracıların büyük bir çoğunluğu bu klozu iptal ettirmektedirler [2].

2.2.12 “CESSER” KLOZU

Kiracının yük ile ilgili sorumluluklarının sınırları belirtilir. Bu kloza göre yükün gemi küpeştesinden geçmesi ile birlikte kiracının yük üzerindeki sorumluluğu, charterpartide tarif edilen sınırlar dışında biter [3].

2.2.13 KONŞİMENTO

Eğer taşıma, konşimentolu taşıma ise konşimento ile ilgili hükümler belirtilir. Uygulamada kiracılar, genelde taşımaları konşimento ile yapmaktadırlar. Konşimento yükü temsil eden değerli bir evrak niteliğinde olduğundan ve armatörün, konşimentodan sorumlu olması, konşimento üzerindeki miktarı ve yükü hasarsız bir şekilde teslim etme yükümlülüğünde olması kiracıları sefer sırasında yükün sorumluluğundan kurtarmaktadır [2].

2.2.14 KANÇELLO

Geminin kançellosu belirtilir. Eğer gemi, kararlaştırılan zaman aralığında yükleme limanında yüke hazır olduğunu bildiremez ise kiracı seferi iptal etme hakkına sahiptir ve buna kançello denir. Armatör, gemisini kararlaştırılan kançello süresi içerisinde yükleme limanında hazır halde bulunduramamasından dolayı herhangi bir sorumluluk altına girmez, sadece kiracının, eğer isterse, seferi iptal etme hakkı vardır [2].

2.2.15 MÜŞTEREK AVARYA

Müşterek avarya hükümleri belirtilir. Müşterek Avarya, gemiyi ve yükü aynı anda tehlikeye sokacak bir durum karşısında, gemiyi ve yükü kurtarmak için gemiyi bilerek karaya oturtmak, yükün bir kısmını denize atmak gibi durumlarda charterparti ile ilgili tarafların oluşan maliyet paylaşımına katılmaları olarak tarif edilebilir. Sefer Çarterte Müşterek Avarya York-Antwerp kuralları uyarınca belirlenir [2].

2.2.16 “THE NEW JASON” KLOZU

Müşterek avarya ile ilgili hukukun, Amerikan Hukuku olması durumunda kabul edilecek müşterek avarya klotudur. Bu kloza göre, kısaca seferin başlamasından önce veya sonra herhangi bir kaza, hasar ya da tehlike durumunda yükleyici, alıcı ya da taşınan yükün sahibi, yapılan fedakarlıkların tazmini için armatöre katkıda bulunacaktır [3].

2.2.17 “BOTH THE BLAME COLLISION” KLOZU

Geminin diğerk bir gemi ile çatışması durumunda, Amerikan Hukukuna göre tarafların sorumluluk sınırları belirlenemez ise uygulanacak klozdur. Bu kloza göre, gemi başka bir gemi ile; kaptanın, mürettebatın, kılavuz kaptanın ya da donatanın hizmetkarının veya diğerk geminin hatası sonucu çatışırsa, yük sahibi meydana gelen hasardan dolayı armatörü tazmin edecektir [3].

2.2.18 TAZMİNAT

Bağlanıpta uygulanmayan çarterpartiler için tazminat hükümleri belirtilir. Seferin yapılamaması durumunda, seferin yapılamamasına neden olan taraf zararın ispatı durumunda diğerk tarafa tazminat ödemekle sorumludur [2].

2.2.19 ACENTALAR

Acentalar belirtilir. Acenta, limanlarda veya boğaz geçişlerinde gemilerin yanaşıp, kalkması veya geçişleri için gerekli işlemleri armatör adına yapan, geminin su, yakıt, yedek parça gibi ihtiyaçlarını karşılayan ve armatörün hizmetkari olarak kabul edilen taraftır. Uygulamada genelde kiracılar, armatörlerin kendi acentalarını atamalarını isterler. Bunun en önemli sebebi yükleme veya boşaltmanın kendi kontrolleri altında olması ve kendi çıkarlarına zarar verebilecek herhangi bir duruma anında müdahale etmektir. Armatörler, kiracı acentalarını kabul etmek zorunluluğunda oldukları zaman genelde Koruyucu Acenta adı verilen ve kendi çıkarlarını koruyan ek bir acenta atamaktadırlar [2].

2.2.20 BROKERLİK

Eğer bağlantı brokerler aracılığı ile yapılmış ise brokerlik ücreti belirtilir. Uygulamada brokerler, armatör brokeri, kiracı brokeri ve aracı broker olarak üçe ayrılmaktadır. Normalde brokerin, her iki tarafında çıkarlarını gözetken, her iki tarafa da yardımcı

olması gereken bir konumda bulunması gerekmektedir. Ama uygulamada sadece aracı broker tarafsızlığını korumaktadır. Brokerler, toplam navlun üzerinden, genelde sefer tamamlandıktan sonra kiracı brokerleri %2.5 bunun dışındaki her bir broker ise %1.25 olmak üzere komisyon alırlar. Brokerlerin charterpartie göre herhangi bir sorumlulukları bulunmamaktadır. Sadece tarafları bir araya getirirler. Bağlantıda uygulanamayan charterpartilerde, brokerlik normal komisyonlarının 1/3 miktarını armatörden alırlar [2].

2.2.21 GENEL GREV, SAVAŞ VE BUZ KLOZLARI

Genel grev, savaş ve buz hükümleri belirtilir. Sefer Charter'de olası herhangi bir grevden dolayı tarafların birbirlerine karşı sorumlulukları yoktur. Eğer gemi yükleme limanına gitmeden yada sefer sırasında yada vardıktan sonra grev çıkarsa ve kararlaştırılan starya süresinden daha uzun süreceği tahmin ediliyorsa, armatör kiracıdan yeni bir yükleme limanı isteme hakkına sahiptir. Eğer kiracıdan 24 saat içerisinde yazılı bir cevap gelmez ise armatör seferi iptal etme hakkına sahip olur. Aynı şekilde eğer grev, gemi boşaltma limanına giderken veya vardıktan sonra çıkarsa ve 48 saat içerisinde sorun giderilemez ise armatör, kiracıyı grev hakkında bilgilendirecek ve kiracı da 48 saat içerisinde ya gemiyi, charterpartide kararlaştırılan demuraj miktarının yarısını ödeyip limanda tutacak ya da başka liman belirleyip yükü orada boşaltmasını sağlayacaktır. Yeni bir liman belirtilmesi durumunda eğer limanlar arasındaki mesafe 100 milden fazla ise aynı oranda navlun da arttırılacaktır [2].

Savaş riskinden kasıt, herhangi bir hükümetin engelleme ihbarı, sabataj, korsanlık, fiili yada olası savaş durumları, düşmanlık, savaş benzeri operasyonlar, iç savaş ve iç karışıklıktır. Yükleme başlamadan önce herhangi bir safhada gemiyi, mürettebatı, armatörü ya da yükü etkileyebilecek herhangi bir savaş riski söz konusu olursa armatörün seferi iptal etme hakkı doğacaktır. Eğer gemi yükün bir kısmını yükledikten sonra yükleme limanında savaş riskinin olduğu anlaşılırsa; armatör, yükü bulunduğu limanda boşaltma yada üzerindeki yük miktarı ile limandan ayrılıp, normal rotanın dışında ya da tam aksi istikamette olsa bile, başka bir yük bağlamakta serbest olacaktır. Eğer armatör ikinci seçeneği seçerse, navlun teslim edilen yük miktarı üzerinden hesaplanacaktır. Eğer savaş riski boşaltma limanında, gemi yükünü yükledikten sonra

ortaya çıkarsa; risk, gemiyi, armatörü, mürettebatı ya da yükü ilgilendiriyorsa armatör, kiracıdan 48 içerisinde yeni bir tahliye limanı bildirmesini isteyecek, eğer kiracıdan bir cevap alamaz ise kendi kararları doğrultusunda yükü güvenli bir limanda tahliye eteme hakkına sahip olacaktır [2].

Eğer yükleme limanının, sefer başlamadan ya da seferin herhangi bir anında veya yükleme limanına vardktan sonra buzlanmadan dolayı kapalı olduğu anlaşılsa; armatörün seferi iptal etme hakkı vardır. Eğer yüklemeye başladıktan bir süre sonra limanın buzdan dolayı kapanacağı anlaşılsa armatör gemi üzerindeki yük miktarı ile limandan ayrılıp, kendi hesabına başka yüke çalışma hakkına sahip olur. Navlun, teslim edilen yük miktarı üzerinden hesap edilir. Eğer birden fazla yükleme limanı varsa ve biri veya birden fazlası buzdan dolayı kapalı ise; armatör, kiracı tüm yükü açık limanda yüklemeyi kabul etmediğı sürece, açık olan limandaki kısmi yükü alıp, geri kalan boş hacim için kendi hesabına yük çalışabilir. Eğer tahliye limanının buzdan dolayı kapalı olacağı anlaşılsa; kiracı, gemiyi kararlaştırılan sürastarya miktarını ödeyerek liman açılana kadar tutma veya zaman kaybetmeden girebileceğı yeni bir tahliye limanı bildirme hakkına sahip olacaktır. Kiracı, tercihini 48 saat içerisinde armatöre bildirmek zorunluluğundadır. Eğer tahliye sırasında buzlanma tehlikesinin olduğu anlaşılsa; armatör gemi üzerindeki yük ile limandan ayrılıp, en yakındaki başka güvenli bir limana gitme hakkına sahiptir. Bu durumda yeni liman, eski tahliye limanymış gibi kabul edilecek ve armatör eğer limanlar arasındaki mesafe 100 mili aşmıyor ise aynı navlunu alacaktır. Eğer mesafe 100 milden fazla ise, fark aynı oranda navluna yansıtılır [2].

Uygulamada ise gelişen teknolojinin de yardımıyla ne zaman nerde buzlanma olacağı önceden tahmin edilebildiğinden, ayrıca gemilerin de buzlanmaya karşı daha dayanıklı yapılması bunun yanında buzlanma tehlikesi altındaki limalarda buz kırıcı gemilerin bulunması nedeni ile yukarıdaki maddeler pek uygulanmamaktadır.

Sefer Çarter yukarıdaki hükümlerin dışında, tarafların daha önceden yaşadıkları tecrübelerle dayanarak, ilgili seferde bulunmasını istedikleri ek hükümleri de içerebilir.

3. SEFER ÇARTER UYGULAMASI

Uygulama kiracının yük satışı gerçekleştirep, taşımanın yapılması amacı ile piyasaya girmesiyle başlar. Kiracı piyasaya kendisi girebileceği gibi herhangi bir broker aracılığıyla da girebilir.

Uygulamada bir yükün piyasaya nasıl girildiği ve yükün nasıl bağlandığı bir örnek ile aşağıda verilmiştir.

- PLEASE OFFER FIRM FOR[4].

Yükün firm yani aşağıda belirtilen tarihlerde taşınmaya hazır olduğunu, uygun şartlarda bağlanabileceğini gösterir.

- BERDIANSK / POTI [4].

Sıra ile yükleme ve boşaltma limanları verilir.

- UPTO F+C CGO COKE NUTS IN BULK, STW ABT 64' [4].

Yükün miktarı, cinsi ve eğer varsa yükleme ile ilgili bilinmesi gereken diğer özellikleri verilir.

- 29th JULY 2003 /31st JULY 2003 [4].

Kançello, yani geminin yükleme limanında hazır bulunması gerektiği zaman aralığı verilir.

- 2 TOTAL DAYS [4].

Starya süresi verilir.

- GNC 3.75 PCT TTL [4].

Bağlantıda hangi charterpartinin kullanılacağı ve navlundan kesilecek komisyon miktarı verilir.

- FRT USD 10.000.- LSUM [4].

Kiracının ödemeyi düşündüğü navlun miktarı verilir.

Donatan yük teklifini aldıktan sonra hesabını yapar ve değerlendirmeye alır. Eğer uygun görürse yüke firm teklif verir ve bağlantı süreci başlamış olur.

- PLSD TO OFFER FIRM FOR REPLY WITHIN 30 MINS TIME AS FLWG [4]:

Teklifin ne kadar bir zaman aralığında geçerli olduğu belirtilir. Bu süre içerisinde kiracıdan cevap gelmez ise, armatör başka işlere çalışma hakkını elde eder. Bu süre içerisinde armatör başka bir işe çalışamaz.

“MV OLIMP (ON T/C)

79 BLT, STK TYPE

BULGARIAN FLAG

1,260 DWT ON 2.76 M SSWD

LOA/B 82.00/ 11.60 M

DEPTH MOULDED 4.00 M, GT/NT 1,350/ 452 T

2 HOHA, GR/BL 2,006.80/ 1,945.10 CBM,

G E A R L E S S

HATCH DIMS:

NO.1 19.65 X 09.25 M, NO.2 19.50 X 9.25 M

MC GREGOR TYPE HYDRAULIC

BULGARIAN REGISTER OF SHIPPING CLASSIFIED/PANDI COVERED

ALL ABT / WOG” [4].

Gemi ile ilgili genel bilgiler verilir. Kiracılar, yükleyiciler ve alıcılar genelde bu bilgiyi göz önünde bulundurarak geminin yüke uygun olup olmadığına karar verirler.

FOR:

- ACCT FCC TO BE NAMED WHEN COUNTERING
SUB OWNS APPVL OF CHRTRS WHOM PLS DISCLOSE WITH FULL
B.GROUND [4].

Kiracının kim olduğu sorulup, referansları ve geçmişi istenir. Bunun en önemli nedeni kiracının güvenilir bir şirket olup olmadığının araştırılmasıdır. Kiracının güvenilir, tanınan bir firma olması ileride çıkabilecek muhtemel sorunların çözümünü kolaylaştırır.

- SUB STEM/SHPPRS/RECVRS APPVL TO BE LIFTED WITHIN 4 HRS AFTER
FIXING MAIN TERMS [4].

Gerekli onayların, yükleyici, alıcı ve kiracıdan alınması için gerekli olan süre belirtilir. Eğer böyle bir süre belirtilmez ise, anlaşma sağlansa bile kiracı gerekli onayların alınmadığını sebep gösterip, bağlantıyı istediği kadar öteleyebilir ve bu durum armatörün zararına olur. Çünkü böyle bir durumda, armatör başka bir işe çalışmaz ve kiracının onayını beklemek durumunda kalır.

- PORTS: BERDIANSK / POTI, 1/1 GSPSB AAAA BENDS [4].

Yükleme limanı / boşaltma limanı, limanlarda sadece birer rıhtım kullanılacağı, güvenli liman ve güvenli rıhtımın garanti edileceği, her iki limanın daima girilebilir ve geminin limanda daima yüzer vaziyette olacağı istenir. Geminin her zaman yüzer vaziyette kalması önemlidir. Çünkü med cezirden dolayı bazı limanlarda limandaki su seviyesi günün belli zamanlarında azalmakta ve gemi karaya oturma tehlikesiyle karşı karşıya kalmaktadır.

- CARGO: UPTO FCC COKE NUTS, NON IMO, NON DANGEROUS, ALWAYS
HARMLESS [4].

Yükün miktarı, özellikleri ve cinsi belirtilir. Yük miktarı; geminin ambarlarına alması gereken miktarı gösterir ve ölü navlunun hesap edilmesinde önemlidir. Şayet burada belirtilen miktarı; armatör yükleyemez ise, kiracı, kiracı temin edemez ise armatör ölü navluna hak kazanır. Yükün cinsi ve özellikleri ise malın tehlikeli yük kapsamına girip girmediği, dolayısıyla geminin yükü taşımaya elverişli olup olmadığının belirlenmesi için önemlidir.

- LAYCAN: 29th JULY 2003 / 1st AUGUST 2003 [4].

Geminin yükleme limanında hazır olması için kiracı tarafından tanınan zaman aralığıdır. Zaman sayımının başlamasında da önemli bir rolü vardır. Zira gemi kançello tarihinden önce yüklemeğe hazır olduğunu bildirse bile zaman sayımı başlamaz. Ayrıca gemi kançello tarihini geçirirse, kiracının seferi iptal etme hakkı bulunmaktadır. Bu gibi durumlarda genelde donatan uzatma ister ve charterer kendi durumunu değerlendirerek ya uzatmayı verir ya da seferi iptal eder.

- L/D: 1 DAY LOAD LOAD SHINC / 1 DAY DISCH SHINC 3 HRS TURN TIME (UNLESS SOONER COMMENCE) BENDS [4].

Kiracının yükleme ve boşaltmayı tamamlamayı taahhüt ettiği süredir. Yukarıda, ‘hafta sonu ve tatil günleri starya olarak sayılacaktır’ şeklinde teklif verilmiştir. Genelde kiracılar sürastarya ödememek için ‘hafta sonu ve tatil günleri staryadan sayılmayacaktır’ bazında teklif verirler. Yukarıdaki ‘Turn time’ ın anlamı, ‘Shinc’ durumunda yükleyiciye gerekli evrak işlerini hazırlaması için donatan tarafından tanınan süredir ‘Unless sooner commence’ ifadesi ile eğer yükleme bu 3 saatlik zaman diliminden önce başlar ise staryanın süresinin de saymaya başlayacağını belirtir.

- 2PM/8AM TIME COUNTING AS PER GCN, MASTER HAS THE RIGHT TO TENDER NOR BY CABLE/VHF W/W/W/W [4].

Yukardaki maddede hazırlık mektubunun veriliş zamanına göre zaman sayımının nasıl başlayacağı belirtilmektedir. Buna göre eğer hazırlık mektubu öğlen saat 12:00 ye kadar verilirse zaman sayımı aynı gün saat 14:00 da başlar. Fakat hazırlık mektubu 12:00 dan sonra verilmiş ise zaman sayımı bir sonraki gün saat 08:00 da başlar.

Ayrıca yukarıda hazırlık mektubunun ‘Notice of Readiness’ verilmesine ilişkin olarak ‘W/W/W/W Wheather in port or not, wheather in berth or not, wheather free pratiqua or not, wheather custom cleared or not’; gemi demir yerine geldiğinde limana girip girmese bile yada rıhtıma yanaşıp yanaşmasa bile, ya da serbest paratıkası alınıp alınmasa bile (eskiden kalma bir uygulama olup geminin salgın hastalık taşıyıp taşımadığını araştırmak için doktorların gemiyi incelemesi durumudur, fakat günümüzde artık sadece

ismi kalmış bir uygulamadır) veya gümrük işlemleri tamamlanıp tamamlanmasa bile hazırlık mektubunun telsiz ya da telgraf veya içinde bulunulan çağda kullanılan diğer iletişim araçları ile verilebileceğidir.

Eski çağlarda iletişim araçları gelişmemiş olduğundan, geminin ne zaman yükleme veya boşaltma limanına varacağı tam olarak bilinemiyordu ve hazırlık mektubu bu yüzden yazılı olarak isteniyordu. Hazırlık mektubunun nasıl verileceğine dikkat etmek gerekir. Çünkü eğer “hazırlık mektubu yazılı olarak verilecektir” diye anlaşmaya varılırsa, hazırlık mektubu yazılı olarak verinceye kadar zaman sayımı başlamaz.

- FRT USD 15,000.- LUMPSUM FIOS L/S/D [4].

Armatörün sefer için talep ettiği navlun miktarını ve yükleme biçimini belirtir. Yukarıda donatan toplam bir navlun miktarı talep etmiştir. Eğer istenirse yüklenen her bir metrik ton ya da metre küp başına da talepte bulunulabilir. Yükleme biçimi olarak “Free in out stowage lashed/secured/dunnaged; yükleme, boşaltma, yükün bağlanma, güvenlik ve destekleme masraflarının kiracıya aittir” şeklinde teklif verilmiştir ve yükün cinsine göre bu ifadeler arttırılıp azaltılabilir. Mesela dökme yüklerde “L/S/D” ye ihtiyaç yoktur. Bunların yerine “Trimmed” ifadesi eklenir. Aynı şekilde anlaşmanın çeşidine bağlı olarak armatör yükleme ve boşaltma masraflarını veya bunlardan herhangi birini kendi üzerine alabilir. Bu durumda meydana gelecek ilave masraflar navluna yansıtılır.

- FRT FULLY PREPAID UPON SIGNING BS/L MARKED FRT PAYABLE AS PER C/P AND IN ACCORDANCE WITH M/R A/O OWNS PANDI REPR REPORTS, MASTER HAS RIGHT TO INSERT ALL REMARKS TO M/R AND BS/L ACCORDING TO HIS/ P+I SURVEYORS FINDINGS [4].

Navlunun nasıl ödeneceğine dair bir maddedir ve genelde armatörler yükleme tamamlanıp konşimento(lar) imzalandıktan hemen sonra navlunun ödenmesini isterler, ama genelde chartererlar ödeme için seferin uzunluğuna göre belli bir süre sonra ödemeyi tercih ederler. Bu arada konşimentonun hangi bazda imzalanacağı da önemlidir, çünkü eğer konşimento, “Freight payable as per Charterparty; navlun charterpartie göre ödenir” şeklinde imzalanırsa, gemi boşaltma limanına vardığında navlun hala ödenmemiş ise armatörün tahliyeyi engelleme hakkı vardır. Eğer konşimento, “Freight prepaid” navlun

önceden ödenmiştir şeklinde imzalanmış ise armatörün böyle bir hakkı bulunmamaktadır. Ayrıca armatör kendini garanti altına almak için yükteki yükleme öncesi bulunan bütün hasarları konşimento üzerine yazmak durumundadır. Aksi takdirde yükteki hasardan kendisi sorumludur. Eğer armatör veya kiracı isterlerse yükleme öncesi yükün hasarlı olup olmadığını belirlemek için birer P&I (Protect and Indemnity) sorveyörü atayabilirler.

- FRT FULLY DEEMED/EARNED ON SHIPMENT NONRETURNABLE CARGO
A/O VSL LOST OR NOT LOST [4].

Yukarıdaki madde armatörün, yükleme sırasında geminin küpeştesini geçen mal miktarı üzerinden navluna hak kazandığını ve gemi veya yük ziyan olsa bile navlunun geri ödenmeyeceğini belirtir.

- DEM: USD 1,000.- PDPR/FD BENDS [4].

Yukarıdaki madde sürastarya ve dispeç miktarlarının ne kadar olduğu “PDPR” her bir gün “Prorata” yani kullanılan tam zaman ile nasıl hesaplanacağı belirtilmektedir. Proratadan kasıt 1 günün yani 24 saatin kullanılan kısmıdır. Mesela 12 saat kullanılmış ise yarım gün üzerinden hesaplanacaktır.

-TAXES/DUES/CHARGES ON CGO A/O FRT CHRTRS, ON VSL OWNS ACCT [4].

Yukarıdaki maddede, yük üzerine olan bütün vergilerin kiracı hesabına, gemi üzerindeki bütün vergilerin ise armatör hesabına olduğunu belirtir.

- OWNS AGENTS BENDS [4].

Yükleme ve boşaltma limanlarında armatörün kendi acentesini kullanmak istediğini belirtmektedir.

- EXINS DUE TO VSL'S AGE IF ANY CHRTRS ACCT[4].

Geminin yaşından dolayı yükleme ve boşaltma limanlarında doğabilecek ek sigorta masraflarının kiracı hesabına olacağını belirtir.

- SHORE CRANE EXPENSES IF ANY CHRTRS ACCT[4].

Yükleme ve boşaltma limanlarındaki sahil vinci masraflarının Çarterer hesabına olduğunu belirtir.

- SUB FRTHR DTLs/TERMS TO BE AGREED [4].

Uzlaşmanın yapıldığı dönemde akla gelmeyen ve ileride doğabilecek durumları göz önüne alarak konulmuş bir maddedir. İleride karşılaşılabilecek sorunları şimdiden kendi lehine kontrol altına alma amacı güdülmektedir.

- OTHERWISE GNC 3.75 % YOUR END [4].

Hangi çarterpartinin yüzde kaç komisyonla bağlanacağını belirtir.

- END FIRM OFFER [4] .

Teklifin sona erdiğini belirtir.

Kiracı, armatörün teklifini aldıktan sonra değerlendirme yapar ve genelde armatörün teklifini reddedip kendi teklifini sunar.

- MANY THKS FOR OWNERS FIRM OFFER. FOR THE GOOD ORDER SAKE
CHRTS DECLINE OWNERS' FIRM OFFER AND RE-OFFER FIRM AS FOLL
[4]:

- CHRTS' FIRM BID,

MV.OLIMP(STK TYPE), BULGARIAN FLG, BLT 79,SID/BOX

1260 DWAT / ABT 1150 DWCC ON 2.82M SSW

GRT / NRT 1350 / 452

LOA / BM 82.00 / 11.60M

GR/BL 1960 CBM

2HO/2HA, HA DIMS: 20.25 X 9.55M EACH

HO DIMS: NO1- 21.9 X 9.25 X 5.15M, NO2- 21.3 X 9.25 X 5.15M

MCGREGOR HYDRAULIC FOLDİNG TYPE HACOVERS GEARLESS

ELVENT 20 A/C PH CTNR FİTTED 70 TEUS (34 TEUS İ HOLD/36 TEUS ON
DECK)

BULGARIAN REGISTERED, PANDI CVRD

ISM CERTIFIED

EQUIPPED TO CARRY LOGS/TIMBER U/ON DECK A.D.A [4].

FOR,

- STEM/S/R APPROVAL TO BE LIFTED LATEST 17:00 UKRAIN TIME 23.07.03
[4].

Yükleyici ve alıcının, geminin yüke uygun olduğuna dair onaylarının en son ne zamana kadar verileceğini belirtir. Bu süre sonunda eğer onaylar verilmez ise armatör başka yüklere çalışma hakkını elde eder.

- ACC: BETA CONTACT OR NOMINEE

PREV FIXTURES: M/V OLIMP 3 SEFERS ALL CARGOES COKE TO POTI [4].

Kiracının ismi verilir. Eğer yukarıdaki gibi “Or nominee” gibi bir ifade var ise bunun anlamı kiracının değişebileceğidir. Bunun yanında daha önce bağlanılan 3 gemi ismi verilir.

- BERDIANSK/ POTI 1/1 GSPB AAAA BE [4].

Yükleme ve boşaltma limanları ve ilgili koşullar belirtilir. (Armatörün teklifinde bu konuya yönelik bir açıklama yapıldığı için tekrar yapılmayacaktır.)

- UPTO FULL AND COMPLETE CARGO COKE NUTS IN BULK ,NON IMO,
HAMRLESS, STW MAX 64' [4].

Yükün miktarı, cinsi ve özellikleri belirtilir.

- LAYCAN 29 JULY-01 AUGUST 2003 [4].

Kançello tarihi belirtilir.

- L/D 2 TTL WWDYS OF 24 CONSEC HRS SSHEX EIU BE. FRI17/MON08 BE [4].

Yükleme ve boşaltma süreleri belirtilir. Yukarıda “Total days” den kasıt; yükleme ve boşaltma limanlarında zaman sayımının ayrı ayrı değil de toplu olarak hesaplanacağıdır ki bu durum armatörün aleyhinedir. Çünkü yükleme ve boşaltma süreleri ayrı ayrı hesaplandığında izin verilen süre aşıldığı zaman armatör, sürastarya almaya hak kazanır. Fakat toplam süre durumunda, mesela yükleme süresi aşılsa bile eğer kiracı tahliye hızlandırıp toplam süreyi aşmaz ise, armatör sürastarya alma hakkını elde edemez. “Weather working days of 24 consec hrs” hava müsaade ettiği sürece yani çalışmaya devam edildiği sürece zamanın sayılacağıdır. “Saturday Sunday holidays excluded even if used” hafta sonu ve tatillerde çalışma olsa bile zamanın sayılmayacağını belirtir. “Fri 17/Mon08” zaman sayımının Cuma akşamı saat 17:00 da duracağını ve takip eden Pazartesi günü saat 08:00 da tekrardan başlanılacağını belirtir.

- FRT USD 8.500.-LSUM, FIOST, FULLY PAYABLE WI 1 BDAY AFTER S/R BS/L MARKED 'FREIGHT PAYABLE AS PER C/P' ANYCASE BBB, LESS COMM, LESS D/A AT LOADPORT, IF OWNERS REQUIRED, ONLY [4].

Navlun miktarı ve nasıl ödeneceği belirtilir. Bu arada kiracı konşimentolar imzalandıktan 1 gün sonra ödeneceğini belirtmiştir “Before breaking bulk” den kasıt, navlunun her ihtimale karşı boşaltma başlamadan ödenmiş olacaktır. Bazen tatillerden dolayı, navlun belirtilen süre içerisinde ödenemeyebilir veya gemi yükleme limanı ile boşaltma limanı arasındaki mesafeyi, navlunun ödenmesi için verilen süreden daha kısa sürede gidebilir. Bu durumda ödemenin boşaltma başlamadan yapılması gerektiğini vurgulayıp armatörün çıkarlarını garanti altına almak amacı için kullanılır. Acentenin, kiracı acentesi olması durumunda bazen kiracılar liman masraflarının navlundan düşülebileceğini kabul ederler.

- IF "FRT PPD" B/L TO BE REQUIRED BY CHRTRS SAME TO BE RELEASED AGAINST CHRTRS SWIFT COPY PROVING IRREVOCABLE FRT REMITTANCE” [4].

Eğer konişmento, “Freight prepaid, navlun önceden ödenmiştir” ibaresi ile imzalanacak ise armatör, konişmentolar imzalanır imzalanmaz navlunun ödenmesini ister. Eğer

ödenmeden konşimentoları serbest bırakırsa, navlunu alamasa bile boşaltma limanına vardığında alıcıya yükü teslim etmek zorundadır. Uygulamada bankadan alınan havale “Swift”inin armatöre fakslanması, armatör için konşimentoları serbest bırakmasına yeterli olur.

- FRT DEEMED EARNED DISCOUNTLESS AND NON RETURNABLE VSL A/O
CGO LOST OR NOT LOST” [4].

Armatörün gemi ya da yük ziyan olsa bile yükleme tamamlandıktan sonra navlunu hak ettiğini belirtir.

- DEMM. USD 500.-PDPR / FD BE [4].

Sürastarya miktarını ve nasıl ödeneceğini belirtir.

- NOR TO BE TENDERED WWW BY CABLE/RADIO/TLX/VHF AND 08/14
CLS BE [4].

Hazırlık mektubunun nasıl ve hangi zaman aralığında verileceğini belirtir.

- ANY TAXES/DUES ON CGO/FRT TO BE FOR CHRTS ACCT BE [4].

Yük ve navlun üzerine olan bütün vergilerin kiracı hesabına olduğunu belirtir. Uygulamadan navlun üzerindeki vergiler genelde armatör hesabıdır.

- ANY TAXES/DUES ON VSL/FLG TO BE FOR OWNERS ACCT BE [4].

Gemi ve bayrağı üzerine olan bütün vergilerin armatör hesabına olduğunu belirtir.

- AGENTS: BERDIANSK-AZOVCHART
POTI-OA [4].

Yükleme ve boşaltma acentelerini belirtir. “Owners agent” den kasıt, boşaltma limanında armatör kendi acentesini tayin edebilir.

- GA/ARBITRATION IN LONDON AND ENGLISH LAW TO APPLY BE [4].

Herhangi bir anlaşmazlık durumunda ve müşterek avarya durumunda hangi hukukun kabul edileceği ve mahkemenin/arbitrasyonun nerede yapılacağını belirtir. Genelde uygulamada köklü denizcilik geçmişi nedeni ile İngiliz hukuku seçilir.

- 2/1 DS PRE ARRVL NOTICES TO CHRTRS' BROKER AND AGENTS [4].

Geminin limanlara varmadan önce hangi süre aralıklarıyla kimlere bilgi vermesi gerektiği belirtilir. Buradaki amaç geminin pozisyonunu takip etmek, yükleme ve boşaltma için gerekli hazırlıkları önceden yapmaktır.

- OWSE GENCON 76 CP WITH 3.75 PCT TTL COMM [4].

Yukarıdaki maddelerin dışında hangi charterpartinin kullanılacağı ve armatörün ödeyeceği komisyon miktarı belirtilir. Komisyon miktarı, adres komisyonu dışında navlunun % 1.25'i dir ve armatör tarafından ödenir. Adres komisyonu navlunun % 2.5'idir armatörün hesabıdır. Navlundan kesilerek kiracı tarafından ödenir.

- E N D [4].

Teklifteki maddelerin sona erdiğini gösterir.

- PLSD TO HEAR WITH OWNERS' COUNTER [4].

“Firm offer” ya da “Firm bid” den sonra tarafların bağlantı süreci içerisinde birbirlerine verdiklerine “Counter” denir.

“Firm bid”i alan armatör değerlendirmeye alır ve kendi şartlarına uygun olup olmadığına karar verir. Eğer şartlar uygun görünüyorsa, uzlaşmaya devam edilir. Eğer şartlar kabul edilebilecek türden değil ise, o zaman bu şartlarda bağlantının yapılamayacağı belirtilerek uzlaşma düşürülür. Bu durumda kiracı ya yeni bir armatör ile bağlantı süreci içerisine girer ya da elinde başka armatör yok ise şartlarını gözden geçirerek yeniden bir teklif hazırlar.

- THANKS FOR CHRTRS FIRM BID WHICH OWNERS A/E FOR REPLY W/I
30 MINS AS BELOW [4]:

Armatör, kiracının şartlarının kabul edilebilir olarak bulursa “Counter” verir ve counter verirken kabul edilen maddeleri tekrar edip, zaman kaybetmemek için yazmaz, yani “counter” içerisinde kabul edilmeyen maddeler yazılır ve yazılmayan maddeler kabul edilmiş sayılır ve armatör bu maddelerden sorumludur.

- FRT USD 13,500.- LUMPSUM FULLY PAYABLE W/I 1 BDAYS IN ANY CASE
BBB (WHATEVER COMES FIRST)” [4].

Navlun miktarı ve ne zaman ödeneceği belirtilir. “Whatever comes first” den kasıt eğer gemi boşaltma limanına navlun ödeme süresinden önce gelirse, boşaltma başlamadan önce navlunun ödeneceğini vurgulamaktır.

- FRT PAYABLE AS PER C/P AND IN ACCORDANCE WITH M/R A/O OWNS
PANDI REPR REPORTS, MASTER HAS RIGHT TO INSERT ALL REMARKS TO
M/R AND BS/L ACCORDING TO HIS/ P+I SURVEYORS FINDINGS” [4].

Navlunun ödeme şeklinin nasıl olacağını ve yükteki, yüklemeden önce olabilecek hasarların konşimentoya ne şekilde yazılacağı belirtilir. Eğer kiracı, alıcısıyla temiz konşimento üzerinden anlaşmış ise konşimento üzerine herhangi bir “Remark, yükün hasarlı olduğuna ilişkin bir ibare” konulmaz. Eğer konulursa alıcı malı kabul etmeme ya da hasar miktarı kadar kiracıdan tazminat alma hakkına sahip olur. Bu durumu engellemek için yükleme limanında hasarlı mallar yüklenmez ve geri çevrilerek yerine hasarsız olanı istenir. Eğer mal hasarlı olarak yüklenir ise hasardan dolayı armatör sorumlu tutulur.

-CHRTS AGENT AT LOAD PORT SUB OWNERS APPROVAL OF PROF D/A[4].

Genel uygulamada kiracı acenteleri, acentenin vereceği tahmini liman masraflarına şart koyarak kabul edilir. Bunun nedeni kiracı acentesinin normal tarifeden daha fazla liman masrafi istemesini engellemektir. Kiracı acentesinin tahmini liman masrafları, aynı limandaki diğer acentelerin birkaçından da tahmini liman masrafları alınarak karşılaştırılır.

- EXINS DUE TO VSLs AGE IF ANY CHRTS ACCT [4].

Geminin yaşından dolayı doğabilecek herhangi bir ekstra sigortanın kiracı hesabına olacağı belirtilir.

- SHORE CRANE EXPENSES IF ANY CHRTRS ACCT [4].

Doğabilecek herhangi sahil vinci masraflarının kiracı hesabına olacağı belirtilir.

- SUB FRTHR DTLS/TERMS TO BE AGREED [4].

Daha sonra ortaya çıkabilecek şartların karşılıklı anlaşmayla çözüleceği belirtilir. Bu madde ileride çıkabilecek şartların maliyetinin sadece bir tarafa yıkılmasını önlemek için konur.

Kiracı, armatörün “Counter”ini aldıktan sonra kendi şartlarına göre bir “Counter” verir.

- THKS OWNERS' LAST. CHRTRS COUNTER [4]:

- FRT USD 11,000.- FIXING [4].

“Fixing” den kasıt, kiracının belirlen miktardan daha fazla ödemeyeceğini vurgulamaktır.

- FRT PAYABLE AS PER C/P AND IN ACCORDANCE WITH M/R A/O
OWNS PANDI REPR REPORTS, MASTER HAS RIGHT TO INSERT ALL
REMARKS TO M/R AND BS/L ACCORDING TO HIS/ P+I SURVEYORS
FINDINGS” FULLY DELETE ABOVE [4].

Taraflardan biri istemediği bir maddenin tümünü ya da belli bir kısmını “Delete” terimini kullanarak iptal talep edebilir. Burada kiracının yukarıdaki maddeyi kabul etmemesinin nedeni, konşimentonun, temiz konşimento olarak hazırlanması gerektiğindendir.

- “SUB FRTHR DTLS/TERMS TO BE AGREED - NO ANY FURTHER SUBS
EXCEPT IN PREV COUNTER” [4].

Kiracının, armatör tarafından herhangi bir şart konulmasını istemediği, sadece kiracının bir önceki “Counter”ındaki alıcı ve yükleyicinin onayları için olan şartın bulunacağını

belirtir. Buradaki amaç, alıcı ve yükleyicinin de onayları alındıktan sonra bağlantının tamamlanması, armatöre bağlantının iptali için herhangi bir hak bırakmamaktır.

-E N D [4].

“Counter”ın sona erdiğini gösterir.

Armatör, “Counter”i aldıktan sonra yine değerlendirmeye alır ve eğer değişmesini istediği madde varsa bir counter daha verir. Eğer gelen şartlar kendi şartlarına uygunsa, tüm şartların kabul edildiğini belirten bir mesaj gönderir ve eğer varsa “Stem, onay” için verilen sürenin sonuna kadar beklemeye geçer. Onay için verilen sürenin dolmasını beklemek gerekmez. Onay alınır alınmaz armatöre bildirilir ve bağlantı tamamen bitirilmiş olur.

- THANKS FOR CHRTRS COUNTER WHICH OWNERS ACCEPT THUS WE ARE FIXED ON MAIN TERMS WAITING FOR STEM [4].

Uygulamada ana maddelerde anlaşıldıktan sonra eğer kiracı, charterparti maddeleri üzerinde de değişiklik isterse, bağlantı sürecinin ikinci kısmına geçilir. Kiracı, daha önceden bir bağlantıda kullanmış olduğu charterparitiyi armatöre gönderir. Eğer kiracının charterparti şartları kabul edilemeyecek seviyede ise bağlantı iptal edilebilir.

- THKS LAST, CONFIRM FIXED ON SUBS. WILL WORK ON SUBS-REVERTING WITH CLEAN FIXTURE RECAP” [4].

Armatörün ana maddeler için onayını alan kiracı, alıcı ve yükleyicinin onaylarını almak için gerekli işlemleri başlatır. Uygulamada yükleyici ve alıcının onayları, gemi tamamıyla bağlandıktan sonra alınır. Bu arada kiracı ya da varsa kiracı brokeri üzerinde anlaşılan maddelerin bir listesini yaparak armatöre gönderir.

- FOR THE GOOD ORDER SAKE PLS FIND HEREBELOW MAIN TERMS WITH SUB AS AGREED [4]:

Alıcı ve yükleyicinin onayı hariç üzerinde anlaşılan maddelerin aşağıdaki gibi olduğunu belirtir.

“MAIN TERMS

=====

MV.OLIMP(STK TYPE), BULGARIAN FLG, BLT 79,SID/BOX

1260 DWAT / ABT 1150 DWCC ON 2.82M SSW

GRT / NRT 1350 / 452

LOA / BM 82.00 / 11.60M

GR/BL 1960 CBM

2HO/2HA, HA DIMS: 20.25 X 9.55M EACH

HO DIMS: NO1- 21.9 X 9.25 X 5.15M, NO2- 21.3 X 9.25 X 5.15M MCGREGOR

HYDRAULIC FOLDING TYPE

HATCH COVERS GEARLESS ELVENT 20 A/C PH CTNR FITTED 70 TEUS (34
TEUS IN HOLD/36 TEUS ON DECK)

BULGARIAN REGISTERED,PANDI CVRD

ISM CERTIFIED

EQUIPPED TO CARRY LOGS/TIMBER U/ON DECK

A.D.A. [4].

FOR,

- STEM/S/R APPROVAL TO BE LIFTED LATEST 1700 UKR TIME 23.07.03

- ACC: BETA CONTACT GMBH

PREV FIXTURES: M/V OLIMP 3 SEFERS ALL CARGOES COKE TO POTI

- BERDIANSK/ POTI 1/1 GSPB AAAA BE

- UPTO FULL AND COMPLETE CARGO COKE NUTS IN BULK ,NON

IMO,HARM LESS, NON DANGEROUS STW MAX 64'

- LAYCAN 29 JULY-01 AUGUST 2003

- L/D 2 TTL WWDYS OF 24 CONSEC HRS SSEX EIU BE. FRI17/MON08 BE

- FRT USD.11.000.-LSUM,FIOST,FULLY PAYABLE WI 1 BDAY AFTER S/R BS/L

MARKED 'FREIGHT PAYABLE AS PER C/P" ANYCASE BBB,LESS
COMMS,LESS D/A AT LOADPORT,IF OWNERS REQUIRED,ONLY.

- IF "FRT PPD" B/L TO BE REQUIRED BY CHRTRS SAME TO BE RELEASED
AGAINST CHRTRS SWIFT COPY PROVING IRREVOCABLE FRT REMITTANCE

- FRT DEEMED EARNED ON SHIPMENT DISCOUNTLESS AND NON RETURNABLE VSL A/O CGO LOST OR NOT LOST.
- DEMM. USD 500.-PDPR / FD BE
- NOR TO BE TENDERED WWW BY CABLE/RADIO/TLX/VHF AND 08/14 CLS BE.
- ANY TAXES/DUES ON CGO/FRT TO BE FOR CHRTRS ACCT BE
- ANY TAXES/DUES ON VSL/FLG TO BE FOR OWNERS ACCT BE
- EXINS DUE TO VSL'S AGE IF ANY FOR CHRTRS ACC
- SHORECRANES EXPSS CHRTRS ACC BE
- AGENTS: BERDIANSK-AZOVCHART

POTI-OA

- GA/ARBITRATION IN LONDON AND ENGLISH LAW TO APPLY BE
 - 2/1 DS PRE ARRVL NOTICES TO CHRTRS' BROKER AND AGENTS
 - OWSE GENCON 76 CP WITH 3.75 PCT TTL COMM
- E N D” [4].

Üzerinde anlaşılan ana maddeleri alan armatör, kontrol eder ve bir yanlışlık varsa düzeltilmesini talep eder. Eğer yoksa onay için beklemeye devam eder.

- “PLS NOTE CHRTRS HERE BY LIFT THEIR SUBS THUS VESSEL FULL FIXED NOW. KINDLY SEND US FIXING NOTICE.” [4].

Çarterer’in gerekli onayları aldığını ve böylece yükün tamamıyla bağlandığını belirtir. Yük tamamıyla bağlandıktan sonra çarterer armatörden geminin yükleme limanına varabileceği tarihi hava müsaadeli olarak bildirmesini ister. Buna “Fixing Notice” denir.

- THANKS FOR CHRTRS STEM PLS NOTE VESSELS ETA BERDIANSK30/31
- JULY AGW + WP KINDLY NOTE THIS AS A FIXING NOTICE [4].

Armatör de onayları aldıktan sonra “Fixing Notice” verir ve gemiye yükleme limanına gitmesi için talimat verilir.

4. UYGULAMADA KARŞILAŞILAN GENEL PROBLEMLER

Uygulamada problemler karşılıklı iyi niyetin olmadığı, kötü niyetin olduğu durumlarda ortaya çıkar. Eğer taraflar oluşan problemlere iyi niyetli yaklaşırlar ise yaşanan anlaşmazlıklar kolayca çözülebilir, fakat yaklaşım kötü olursa anlaşmazlıkların bir sonuca bağlanması yıllar alabilir.

Uygulamada, genelde aşağıda verilen konularda taraflar arasında anlaşmazlık çıkabilmektedir.

- a-) Gemi tarifi,
- b-) Gemi pozisyonu,
- c-) Yükleme ve tahliye limanlarının armatöre bildirilme zamanı ve bu limanların güvenli olup olmadığı,
- ç-) Taşımacak olan yükün miktarı, tehlikeli olup olmadığı, güverteye yüklenip yüklenemeyeceği,
- d-) Armatörün yüke karşı sorumluluğu,
- e-) Navlun,
- f-) Yükleme ve tahliye sırasında tarafların sorumluluk paylaşımı,
- g-) Starya süresi,
- ğ-) Sürastarya,
- h-) İptal klozu,

4.1 GEMİ TARİFİ

Geminin charterpartide yapılan genel tarfinin doğru olup olmadığı veya sefer sonuna kadar tarif edildiği şekilde korunup korunmadığı, taraflar arasında anlaşmazlıklara yol açabilmektedir.

Kuru yük taşımak üzere bir charterparti ıskarça bazında sefere bağlanmış ve donatan en az 2,000 ton taşımayı taahhüt etmişti. Eğer gemi taahhüt edilen bu miktarı taşıyamaz ise, kiracının, ıskarça tutarından geminin taşıyamadığı yük miktarı üzerine düşen navlunu kesme hakkını kazanacağı kararlaştırılmıştı. Kiracı, charterpartide bir miktar kömür ve bir miktar demiryolu makinesi taşıyacağını ve toplam yük ağırlığı ve makine parçalarının boyutlarını belirtmişti. Yükleme limanında ise belirttiğinden daha fazla makine parçası yüklemiş ve bundan dolayı da gemi yükün tamamını alamamıştı. Bu durum karşısında kiracı, armatörün taahhüt ettiği 2,000 tonu yükleyemediğini gerekçe göstererek tazminat talep etti. Mahkeme, armatörün taahhüdünün sadece charterpartide yazılı olan yük için geçerli olduğunu, kiracının isteğine bağlı ve istif faktörü belli olmayan herhangi bir yük için geçerli olmadığını belirtip, kiracının talebini geçersiz olduğuna hükmetti [5, s. 45/46].

Bir charterpart, İspanyanın Tarragona limanından İtalyanın Oristano limanına dökme yük taşımak üzere sefere bağlanmıştı. Gemi charterpartide ambar ve ambar kapak ölçüleri verilerek tarif edilmiş ve kiracı herhangi bir itirazda bulunmamıştı. Tahliye limanında kiracı, ambar ağzı girintileri nedeni ile dozer kiralamak zorunda kaldı ve armatöre, dozer masraflarının navlundan kesileceğini bildirdi. Armatör, dozer masraflarının kendisine ait olmayacağını belirterek arbitraseye gitti. Bilirkişi, ambar ve ambar kapak ölçülerinin charterpartide verildiğini ve kiracının bunu kabul ettiğini belirterek kiracının talebinin geçersiz olduğuna hükmetti [6].

Mv Argofax bir sefere bağlanmış ve charterpartide donatan geminin 48,000 cbft yük kapasitesi olduğunu garanti etmişti. Gemi yükleme limanına geldikten sonra 3,000 cbft'lik bir bölümün kereste ile dolu olduğu anlaşıldı. Yükleyci, kaptandan bu kerestelerin gemiden çıkartılmasını istemiş, fakat kaptan bu isteği geri çevirmişti. Bunun üzerine kiracı, geminin charterpartide belirtildiği yükleme kapasitesine sahip olmadığını ileri sürerek tazminat talep etti. Mahkeme, charterpartinin açık olduğunu belirtip, kiracının kullanmadığı bu 3,000 cbft'lik hacim için navlundan kesinti yapma hakkının olduğuna hükmetti [5, s. 51].

Mv Lake Ontario sefere bağlanmış, bağlantı sırasında LOA uzunluğu donatan tarafından bağlantı yapılmadan önce bildirilmiş ve kiracı tarafından da kabul edilmişti. Gemi

boşaltma limanına geldiğinde LOA uzunluğu nedeniyle Liman Başkanlığı tarafından kabul edilmedi ve kararlaştırılan starya süresinden fazla limanda kaldı. Armatör gecikmeden dolayı tazminat talep etti. Mahkeme, gemi uzunluğunun bağlantı sırasında armatör tarafından charterpartide gösterildiğini ve kiracının buna herhangi bir itirazının olmadığını belirterek bu gecikmeden dolayı kiracının sorumlu olduğuna hükmetti [5, s. 53].

4.2 GEMİ POSİZYONU

Armatörün, bağlantının yapıldığı tarihteki gemi pozisyonuna ilişkin charterpartideki beyanı da taraflar arasında anlaşmazlıklara neden olabilmektedir.

Bir charterparti, bağlantı anında gemi pozisyonu Amsterdam olarak bağlanmıştı. Gemi aslında Hollanda sahillerindeydi ve kuvvetli rüzgar nedeni ile ancak 4 gün sonra Amsterdama ulaşabilmişti. Gecikmeden dolayı kiracı gemiyi yüklemeyi reddetti ve seferin iptal edeceğini bildirdi. Mahkeme, donatanın yanlış beyanından dolayı kiracının seferi iptal hakkının olduğuna hükmetti [5, s. 57].

Bir charterparti, bağlantı tarihi 29 Mart'ta gemi pozisyonu, gemi sefere kalkmak üzere ya da şu anda sefere kalktı ve yükleme limanı Quebec olarak bağlanmıştı. Donatan, geminin bağlantı sırasında bulunduğu limanı Pitch Pine Port ve gideceği limanı da 1 İngiltere olarak belirtmişti. Aslında gemi bağlantı sırasında bir önceki yükleme limanında ve yük altındaydı ve İngiltereye ancak 23 Nisan tarihinde ulaşabilmişti. Kiracı 16 Haziran'da donatana, eğer gemi yükleme limanına gelirse, navlun farkından, yüklemeye geç başlamakdan ve taşınacak yükün sigortasından dolayı protesto edeceğini bildirdi. Gemi Quebec limanına vardığında kiracı gemiyi yüklemeyi reddetti ve seferi iptal edeceğini bildirdi. Mahkeme, armatörün charterpartide belirttiği gemi pozisyonundan dolayı sorumlu olduğunu ve kiracının seferi iptal etme hakkı bulunduğunu, fakat 16 Haziranda kiracının, armatöre göndermiş olduğu mesajla bu hakkından vazgeçmiş olduğuna ama gecikmeden dolayı armatörden tazminat talep etme hakkı bulunduğuna hükmetti [5, s. 57].

4.3 YÜKLEME VE TAHLİYE LİMANLARI

Çarterpartide belirtilen yükleme ve/veya boşaltma limanlarının ne zaman, nerede ve nasıl belirtileceği, bu limanların hem fiziksel hemde politik açıdan güvenli olup olmadığı da çok defa taraflar arasında anlaşmazlığa yol açabilmektedir.

Mv Ulyanovsk, varışta kolaylıkla ulaşabileceği bir güvenli bölge ve yükleme rıhtımı, kiracı tarafından gemi yükleme limanına varır varmaz bildirilecektir bazda sefere bağlanmıştı. Kiracı, gemi yükleme ve boşaltma limanlarına vardığında hazırlık mektubunun sadece kendisine verileceği talimatını vermiş ve aksi belirtilmedikçe geminin yanaştırılmayacağını belirtmişti. Aldığı talimatların aksine kaptan, hazırlık mektubunu yükleyiciye vererek Liman Başkanlığı'nın gösterdiği rıhtıma yanaşıp, yüklemeye başladı. Mahkeme, kaptanın aldığı talimatlara uymamasından dolayı armatörün çarterpartiyi ihlal ettiğine ve kiracının tazminat talep etme hakkı olduğuna hükmetti. Armatör, kararın yanlış olduğunu, yüklemenin kiracının fabrikasında yapıldığından yükleyicisinde kiracı tarafı olarak kabul edilmesi gerektiğini ileri sürerek karara itiraz etti. Mahkeme, armatörün itirazının kiracının vermiş olduğu kesin talimatların ihlalini haklı çıkartmayacağını belirtti. Armatör itirazını devam ettirerek, kiracının gemi varışında yükleme limanını bildirmediği için ihlal içinde olduğu ve kaptanın almış olduğu talimatları uygulamama hakkına sahip olduğunu belirtti. Buna karşılık mahkeme kiracının kançelloyu istediği gibi kullanma hakkına sahip olduğunu, eğer kançellonun sonunda kiracı hala ihlal içerisinde ise o zaman kaptanın talimatları uygulamama hakkının doğacağını belirterek armatörün itirazının geçersiz olduğuna hükmetti [5, s. 70].

Mv Khian Sea, bir güvenli liman bazında sefere bağlanmıştı. Kiracı yükleme limanı olarak da Valparasio limanını belirtmişti. Gemi, varışta rıhtım müsait olmadığı için dalgakıranın dışında demirlemişti. Aniden çıkan kötü havadan dolayı kaptan gemiyi güvenli bir yere götürmek için ayrılmak istemiş, fakat yakınında bulunan diğer iki gemi ayrılmadan gemiyi demir yerinden çıkartması mümkün olmamıştı. Gemide, zamanında güvenli bir yere gidemediğinden dolayı hasar meydana geldi. Mahkeme, kiracının çarterpartide güvenli bir liman taahhüdü olduğunu ve limanda ihtiyaç doğduğunda

geminin hemen ayrılmasını sağlayacak bir sistem olmamasından dolayı kiracının sorumlu olduğuna hükmetti [5, s. 80].

Mv Eastern City, Fas'ta 1 ya da 2 güvenli liman bazında sefere bağlanmıştı ve kiracı gemiye Mogador limanına gitme talimatı verdi. 2 gün sonra gemi, liman demir bölgesine demirledi. Bir süre sonra havanın kötüye gitmesi nedeni ile gemi, demir taramaya başladı ve bunun üzerine kaptan demir kesmesini engellemek için demir aldı. Bu sırada gemi kayalık bölgeye doğru sürüklendi ve gemide hasar meydana geldi. Mahkeme, limanın, güneyden gelen, önceden tahmin edilebilecek ani rüzgarlara açık olduğunu ve bu rüzgarların demir taramasına yol açabileceğinden dolayı limanın güvensiz olduğunu belirterek kiracının charterpartie göre sorumlu olduğuna hükmetti [5, s. 80].

Bir charterparti, Şili'de güvenli bir boşaltma limanı bazında bağlanmış ve daha sonra kiracı boşaltma limanını Carrisale Bago olarak bildirmişti. Bir süre sonra Şili Hükümeti isyan hareketleri yüzünden Carrisale Bago limanının kapalı olduğunu ve bu limana izin almadan gidecek gemilere el konulacağını bildirdi. Gemi Valparasio limanında 38 gün izin için bekledi ve bu beklemeden dolayı armatör zarar talebinde bulundu. Mahkeme, charterpartinin yapısı itibari ile kiracının tahliye limanını bildirilme zamanında, kaptanın gemisini güvenli bir şekilde götürebileceği güvenli bir liman bildirmek zorunluluğunda olduğunu, eğer gemi politik nedenlerden dolayı el konulmadan bu limana giremiyorsa, bu limanın charterpartideki anlam itibari ile güvenli liman sayılamayacağını belirterek kiracının sorumlu olduğuna hükmetti [5, s. 82].

4.4 YÜK MİKTARI VE CİNSİ

Çarterpartide belirtilen yük miktarı, yükün güverteye yüklenip yüklenmeyeceği, yükün tehlikeli özellikte olup olmadığı da taraflar arasında çeşitli anlaşmazlıklara yol açabilmektedir.

Bir charterparti, New Orleans'dan Liverpool'a pamuk götürülmek üzere bağlandı. Armatör yükün bir kısmını güverteye yüklemişti. Gemi yükleme limanından ayrıldıktan bir süre sonra karaya oturdu ve gemiyi kurtarmak için güverte yükü denize atıldı. Yük

sahibi, denize atılan yükün armatörün sorumluluğunda olduğunu ileri sürerek tazminat talep etti. Mahkeme, armatörün düzenli olarak bu iki liman arasında pamuk yükünü güvertede taşıdığını ve güverte yüküne herhangi bir zarar gelmesi durumunda bu zararı karşıladığının kanıtları olduğunu gerekçe göstererek, yük sahibinin talebinde haklı olduğuna hükmetti [5, s. 104].

Bir charterparti, gemi tam yükleme kapasitesine kadar Karadeniz Ereğli Limanında çelik profil ve çelik boru yüklemek üzere bağlanmıştı. Charterpartiyede her iki yükün de kiracısı aynı gözükiyordu. Profil yükünün boyutları charterpartide belirtilmiş fakat boru yüküne ilişkin herhangi bir bilgi verilmemişti. Gemi yükleme limanına geldi ve profil yükünü yüklemek üzere limana yanaştırıldı. Profil yükü yüklenirken, aslında boru yükü ile profil yüklerinin kiracılarının farklı olduğu ve geminin boru yükünü tam olarak alamayacağı anlaşıldı. Boru yükünün kiracısı, yükün tamamının yüklenememesinden dolayı seferi iptal etmek istedi. Bilirkişi, charterpartide geminin tam yükleme kapasitesince bağlanmış olduğunu, boru detaylarının armatöre bildirilmediğini ve iki yükünde kiracısının aynı gözüktüğünü belirterek, kiracının talebinde haksız olduğunda karar kıldı [7].

Bir charterparti, İzmir limanına soya fasülyesi tahliye etmek üzere bağlanmıştı. Gemi tahliye limanına geldiğinde liman gümrüğü malın 630 ton eksik teslim edildiğini belirledi. Bunun üzerine alıcı eksik yük miktarı için tazminat talep etti. Armatör yükleme ve tahliye limanlarında yapılan draft sörveylerinin hemen hemen birbirinin aynı olduğunu ve yüklediği miktardaki yükü teslim ettiğini, bu nedenle herhangi bir sorumluluğu olmadığını belirterek arbitraseye gitti. Bilirkişi, göz önünde bulundurulması gereken miktarın konşimento üzerindeki miktar olduğunu, teslim edilen miktarın konşimento miktarından düşük olduğunu belirtip, armatörün eksik olan miktar için tazminatla sorumlu olduğunda karar kıldı [8].

Bir charterparti, İtalya'nın Ravenna limanından Rize'ye, fiçılar içerisinde 1,000 ton lap taşımak üzere, kısmi yük bazında sefere bağlanmıştı. Kiracı charterpartide yükün ve fiçıların detaylarını vermişti. Gemi yükleme limanına gelip, diğer yükü aldıktan sonra lap yükünün tamamını alamayacağı anlaşıldı. Yeterli ambar hacmi olmamasından dolayı 300 ton fiçılı lap gemiye yüklenemedi ve kiracı bu yük için başka bir gemiyle anlaşmak

durumunda kaldı. Kiracı ölü navlun ve kalan 300 tonluk yükün taşıma masrafları için tazminat talepederek mahkemeye başvurdu. Mahkeme, yükün charterpartide detaylı olarak tanımlandığını belirterek, armatörün sorumlu olduğuna hükmetti. Fakat armatör bulunamadığından dolayı kiracı armatörden tazminatını tahsil edemedi [9].

4.5 ARMATÖRÜN YÜKE KARŞI SORUMLULUĞU

Armatörün yüke karşı olan sorumluluğunun sınırları da taraflar arasında anlaşmazlıklara neden olabilmektedir.

Bir charterparti, İzmir limanında ayçiçek yağı ve soya fasulyesi yağı tahliye etmek üzere sefere bağlanmıştı. Tahliye limanında soya fasulyesi yağının alıcısı, malın 300 tonluk kısmının karışık olduğunu, ayçiçek yağının alıcısı da aynı orandaki malın eksik olduğunu bildirdi. Bilirkişi yaptığı inceleme sonunda karışıklığın nedeninin ya gemi tankları arasındaki geçiş valflerinin yanlışlıkla açılmış olabileceği ya da tahliye sırasında kara tankerlerinin karıştırılmış olabileceğini belirleyerek, armatörün sorumlu olduğunda karar kıldı [8].

Bir charterparti, Gemlik limanında rulo saç tahliye etmek üzere bağlanmıştı. Kiracı yükleme limanında, yükleme öncesi sorveyi yaptırmış ve malın bir kısmının kemerlerinde eğilme olduğunu tespit etmişti. Gemi tahliye limanına geldiğinde rulo saçların üzerlerinde su damlacıkları olduğu anlaşıldı. Bilirkişi yaptığı inceleme sonucunda, geminin ambar havalandırma sisteminin yeterli olmadığını tespit etti ve armatörün sorumlu olduğunda karar kıldı [8].

Bir charterparti, İzmit limanında soya fasulyesi tahliye etmek üzere sefere bağlanmıştı. Tahliye limanında yükün bir kısmının ısınmadan dolayı topaklanmış olduğu anlaşıldı. Bilirkişi yaptığı inceleme sonucunda, topaklanma sebebinin, geminin fueloil tanklarını ısıtma sisteminin ambar tabanı altından geçen kısmının neden olduğunu belirledi ve armatörün sorumlu olduğunda karar kıldı [8].

Bir charterparti, Gemlik limanına rulo saç ve çelik profil de dahil olmak üzere çeşitli çelik yüklerini tahliye etmek üzere sefere bağlanmıştı. Charterpartie göre yükün ambar

içerisindeki bağlama, destekleme ve güvenliği kiracı tarafından yaptırılacak ve sorumluluk kiracıya ait olacaktı. Gemi yükleme limanından kalktıktan bir süre sonra kötü havaya maruz kaldı. Kötü havadan dolayı yükün bağlarının gevşediğini fark eden kaptan armatörün talimatıyla İspanya'nın Vigo limanına yanaştı ve gerekli sıkıştırma işlemleri yapıldı. Gemi tahliye limanına geldiğinde 1 numaralı ambarın 3 numaralı kompartmanındaki rulo saçların bağlarının kopmuş olduğu ve diğer yüklerin üzerine düştüğü anlaşıldı. Diğer yükün alıcısı armatörden tazminat talep etti. Bilirkişi, çarterpartiye göre yükün bağlama, güvenlik ve destekleme sorumluluğunun kiracıya ait olduğunu belirterek tazminattan sorumlu olan tarafın kiracı olduğunda karar kıldı [8].

Mv A.Sariahmetoğlu, İtalya'nın Chioggia limanından 3,000 ton torbalı şeker taşımak üzere, Cezayir'de bir güvenli liman bazında sefere bağlanmıştı. Kiracı bir süre sonra armatöre, yükleyicilerin yükleme limanını Ravenna olarak değiştirilmesi isteğini iletti ve armatör de bu isteği kabul etti. Gemi yüklemeyi tamamlamadan önce tahliye limanı kiracı tarafından Cezayir'in Oran limanı olarak bildirildi. Gemi tahliyeye başladıktan bir süre sonra kaptan, tahliye liman işçilerinin yüke hasar verdiğini tespit ederek, liman başkanlığına ve acentaya protesto mektubu verdi. Bunun üzerine armatör P&I klübüne haber vererek eksper atanmasını istedi. Eksper 45 çuvalın liman işçileri tarafından hasarlandığını tespit etti. Armatör Eksper raporuna dayanarak, yüke gelen zarardan sorumlu olmayacağını kiracıya bildirdi. Bilirkişi çarterpartiye göre liman işçilerinin, armatörün hizmetkarı olduğunu ve armatörün sorumluluğunda bulunduğunu belirterek, yüke gelen hasardan armatörün sorumlu olduğunda karar kıldı [10].

4.6 NAVLUN

Deniz navlununun nasıl hesaplanacağı, armatörün ne zaman navluna hak kazanacağı ve navlun ödeme koşulları da taraflar arasında anlaşmazlıklara neden olabilmektedir.

Mt Metula, dökme yağ taşımak üzere Exxanvoy çarterparti altında sefere bağlanmıştı. Çarterpartiye göre navlun, sörveyörün hazırlayacağı belgeye göre gemiye yüklenen miktar üzerinden hesaplanacak ve ödeme kiracı tarafından boşaltma limanında teslim edilen miktara bakılmaksızın yapılacaktı. Gemi, yükleme limanından ayrıldıktan bir süre

sonra karaya oturdu ve yaklaşık olarak 52,000 ton yük kaybedildi. Kiracı charterpartinin sadece navlun hesabına yönelik maddeler içerdiğini, kaybedilen yük üzerinde “navlun ödenmez” genel kuralının geçerli olduğunu ve kendilerinin %0.5 buharlaşma ve tortulaşma dışında teslim edilen yük üzerinden navlun ödemekle sorumlu olduklarını ileri sürdü. Mahkeme, charterpartide navlun hesabının yüklenen miktar üzerinden yapılacağını belirtildiğini, boşaltma limanında yeniden bir hesaplama yapılması gerektiğine dair bir madde içermediğini belirterek kiracının yüklenen miktar üzerinden navlun ödemekle sorumlu olduğuna hükmetti [5, s. 216/217].

Bir charterparti, Gemlik limanından İtalyanın Livorno limanına dökme yük taşımak üzere sefere bağlanmıştı. Charterpartie göre navlun yükleme tamamlandıktan sonra iki banka günü içerisinde ödenecekti. Yükleme tamamlandıktan sonra armatör navlun faturasını hazırlayıp kiracıya gönderdi. Kiracı, navlunun tahliye başladığında ödeneceğini bildirdi. Bilirkişi, charterpartide maddelerinin açık olduğunu navlunun en geç iki banka günü içerisinde ödenmesi gerektiğini, bu sürenin aşılması durumunda armatörün, son ödeme tarihinden sonraki her gün için mahkemenin belirleyeceği oranda faiz alma hakkını kazandığına hükmetti [6].

Gürcüstan bayraklı bir gemi Karadeniz Ereğli limanından yüklemek üzere sefere bağlanmıştı. Türkiye'deki uygulamaya göre eğer geminin kayıtlı olduğu ülke, karşılıklı navlun vergisi anlaşmasına varılmış ülkeler arasında değil ise armatörden navlun vergisi alınıyordu. Gürcüstan, Türkiye'nin karşılıklı anlaşma yaptığı ülkeler arasında değildir ve charterpartide de navlun vergisinin hangi tarafın hesabına olacağına ilişkin bir madde yoktu. Yükleme tamamlandıktan sonra navlun vergisi geminin yükleme acentası tarafından ödendi ve acenta armatörden liman masrafları ile birlikte navlun vergisini de ödemesini istedi. Armatör, charterpartide navlun vergisine ilişkin herhangi bir madde bulunmadığını ve kendilerinin navlun vergisinden sorumlu olmayacaklarını, aksi takdirde tahliye limanında yükü boşaltmayacaklarını bildirdi. Kiracı olayın daha fazla büyümemesi ve gecikmelere neden olmaması için navlun vergisini ödemeyi kabul etti [7].

4.7 YÜKLEME VE TAHLİYE

Yükün gemiye kimin tarafından yükleneceği ya da boşaltılacağı, tarafların yüklemeyle ilgili sorumluluklarının nerede başlayıp nerede sona erdiği, yükleme ve boşaltma oranları da taraflar arasında anlaşmazlıklara yol açabilmektedir.

Bir gemi dökme yük taşımak üzere İngiltere ve Kuzey Avrupa arasında bir güvenli liman bazında sefere bağlanmıştı. Boşaltma limanındaki tahliye hızı, geminin kapasitesine bağlı olarak liman örf ve adetine göre belirlenecekti. Kiracı, tahliye limanını Bristol olarak bildirdi. Tahliyeden sonra armatör, tahliyenin anlaşıldığı gibi makul zaman dilimi içerisinde bitirilmediğini ileri sürerek, sürastarya talebinde bulundu. Kiracı ise, anlaşmanın boşaltmanın liman örf ve adetine göre yapılacağı bazda olduğunu, buna bağlı olarak geminin günlük 500 tonluk bir oranla boşaltıldığını ve bu nedenle sürastarya ile sorumlu olmadığını ileri sürerek, armatörün talebini reddetti. Mahkeme, her ne kadar charterpartide boşaltma oranının liman örf ve adetine göre belirleneceği bildirilse de, eğer gemi donanımı liman örf ve adetinden daha hızlı oranda yükleme yada boşaltma kapasitesine sahip ise gerçekleşen yükleme veya boşaltma oranı geminin kapasitesinden daha düşük olduğu durumda armatörün sürastarya almaya hak kazanacağına belirterek, kiracının sürastarya ile sorumlu oluğuna hükmetti [5, s. 258].

Bir charterparti, yük tüccar tarafından geminin bordasına getirilip geminin bordasından alınacak ve yükleme boşaltma ile ilgili tüm risk ve masraflar tüccara ait olacak bazda bağlanmıştı. Charterpartie göre gemi, yükün tahliyesini alıcının istediği şekilde ya nehirde ya da limanda mavnalara yapacaktı. Tahliye sırasında gemi güvertesinden yükün mavnalara aktarımını sağlayacak yeterli miktarda eleman olmadığından dolayı gecikmeler yaşanmış ve bu gecikmeden dolayı hangi tarafın sorumlu olduğu tartışma konusu olmuştu. Mahkeme, armatörün sorumluluğunun yükü gemi ambarından küpeştesine kadar getirmekle sınırlı olduğunu, küpeşteden sonra, yükün buradan alınıp mavnalara aktarılmasının alıcının sorumluluğunda olduğunu ve armatörün sorumluluğunu yerine getirdiğini belirterek oluşan gecikmeden kiracının sorumlu oluğuna hükmetti [5, s. 261].

Bir charterparti Marmara Adası'ndan İspanya'nın Almeira limanına mermer bloğu taşımak üzere sefere bağlanmıştı. Tahliye sırasında forklift gemi ambar yüzeyine zarar vermiş ve liman işçileri kendi imkanları ile bu hasarı gidermişlerdi. Gemi tahliye limanından ayrılmadan önce liman kontrolü gemiye geldi ve inceleme başlattı. Gemi yüzeyinin hasarlı olduğunu tespit edip gemi klasına haber verdi. Klas kendi eksperini atayarak hasar tespit çalışması başlattı ve eksper raporuna göre geminin bu hasarı, üç ay içerisinde klas kurallarına göre tamir edilmesi gerektiği yönünde şerh düştü. Armatör charterpartiyeye dayanarak bu masrafların kiracıdan talep etti. Bilirkişi, charterpartideki "kiracı liman işçilerinin kusur ve hatalarından dolayı doğacak tüm hasarlardan sorumludur" maddesinin bu hasarı kapsadığını belirterek kiracının sorumlu olduğunda karar kıldı [6].

4.8 STARYA SÜRESİ

Starya süresinin ne zaman başlayıp biteceği ve nasıl hesaplanacağı da taraflar arasında anlaşmazlıklara yol açabilmektedir.

Mv A.Sariahmetoğlu, Libya'nın Marsa El Brega limanından İspanya'nın El Ferrol limanına yaklaşık 4,000 ton dökme üre taşımak üzere 27 Haziran / 1 Temmuz starya ile sefere bağlanmıştı. Gemi yükleme limanına vardığında, yükleyici geminin starya süresinin 2 Temmuzda başladığını belirterek, geminin yanaşmasına izin vermedi. Bu nedenle gemi sırasını kaybetti ve bir sonraki gemi rıhtıma yanaştırıldı. Hava şartlarından dolayı rıhtımdaki gemi yüklemeyi 2 hafta sonra bitirebildi. Armatör yükleme tamamlandıktan sonra gerekli evrakları hazırlayıp, sürastarya talebinde bulundu. Kiracı, sürastaryanın tahliye tamamlandıktan sonra ödeneceğini bildirdi. Tahliye tamamlandıktan sonra kiracı, armatörün starya hesabının yanlış olduğunu, hava şartlarından dolayı yüklemenin yapılamadığı zamanların sayılmaması gerektiğini belirterek, sürastaryanın sadece belli bir kısmını ödeyeceğini belirtti. Bilirkişi yaptığı inceleme sonucunda kiracının iddiasında haklı olduğunu, fakat charterpartiyeye göre gemi sürastaryaya girdikten sonra, zamanın yükleme tamamlana kadar aralıksız sayacağını belirterek kiracının sürastaryanın tamamını ödemek sorumluluğunda olduğunu hükmetti [10].

Mv Nolisement, yüklemesini starya süresi dolmadan tamamlamıştı. Fakat kiracı, konşimentoları normal olan süreden birkaç gün sonra kaptanın imzasına sunmuştu. Kiracı gemiyi starya süresi dolana kadar tutma hakları olduğunu ileri sürdü. Mahkeme, starya süresi dolmasa bile yükleme tamamlandığında zaman sayımının duracağını, yükleme tamamlandıktan sonra makul bir süre içerisinde kiracının konşimentoları hazır halde kaptanın imzasına sunma zorunluluğunda olduğunu belirterek, kiracının sürastarya ödeme sorumluluğunda olduğuna hükmetti [5, s. 277].

Mv Vorras, Skikda limanından yüklemek üzere sefere bağlanmıştı. Starya klozu, hava müsaadeli 72 ardışık saat olarak belirlenmiş ve zaman sayımı; gemi yanaşıp yanaşmasa bile hazırlık mektubu verildikten 6 saat sonra başlayacaktır olarak belirlenmişti. Gemi Skikda limanına vardı ve hazırlık mektubu kaptan tarafından yetkili mercilere verildi. Fakat kötü havadan dolayı liman kapalıydı ve gemi yanaştırılamadı. Hava durulduğu zaman, limandaki gemi yüklemesini tamamladı ve sıradaki gemi yanaştırıldı. Hava yeniden kötüleşti ve Mv Vorras ancak 2 gün sonra yanaştırılabildi. Kötü havadan dolayı gecikmeler meydana geldi ve gemi önemli ölçüde zaman kaybetti. Armatör, starya klorunun hava müsaadeli olduğunu ve zaman sayımının sadece Mv Vorras'ın yüklemesinde geçerli olacağını, diğer gemilerdeki gecikmelerden dolayı zaman sayımının durmayacağını ileri sürerek sürastarya talep etti. Mahkeme, hava müsaadeli teriminin sürastarya süresi üzerinde tanımlayıcı bir anlam olduğunu, bir hariç tutma olmadığını, bunun sonucunda starya süresinin, hava geminin ya da aynı özellikteki başka bir geminin yüklemesini veya boşaltmasını engellemediği sürece hava müsaadeli 72 ardışık saat olduğunu belirterek kiracının, sürastarya ile sorumlu olmadığına hükmetti [5, s. 279].

4.9 SÜRASTARYA

Starya süresine bağlı olarak sürastaryanın oluşup oluşmadığı da taraflar arasında anlaşmazlıklara yol açabilmektedir.

Mv Om, Rusya'nın Yeisk limanından Gemlik limanına tomruk taşımak üzere sefere bağlanmıştı. Çarterpartiye göre starya süresi toplam gün üzerinden hesaplanacaktı. Gemi

yükleme limanındaki kararlaştırılan starya süresinden daha fazla kaldı ve sürastarya oluştu. Kiracı sürastaryanın, tahliye bittikten ve gerekli evraklar kendisine gönderildikten sonra ödeneceğini armatöre bildirdi. Gerekli evraklar armatör tarafından kiracıya gönderildi, fakat armatörün sayısız ihbarına rağmen kiracı sorumlu olduğu sürastaryayı ödemedi ve dosya bu şekilde açık kaldı [11].

Mv Ahmet Fatoğlu, Ukrayna'nın Reni limanından Mısır'ın Alexandria limanına yaklaşık 4,000 ton dökme buğday taşımak üzere sefere bağlanmıştı. Gemi yükleme limanına geldiğinde, limandaki yoğunluktan dolayı kararlaştırılan starya süresinden daha fazla beklemek durumunda kaldı. Bu durum karşısında armatör, kiracıya düzenli olarak, geminin bir an önce yanaştırılıp, yüklemeye başlaması gerektiğini aksi halde geminin sürastaryaya tabi olacağına dair ihbar çekiyordu. Gemi aynı şekilde yoğunluktan dolayı tahliye limanında da zaman kaybetti. Bu süre zarfında kiracı armatöre sürastaryanın ödeneceğine dair bilgi veriyordu. Gemi tahliyesini bitirip limandan kalktıktan sonra armatör, sürastarya talep etmek için gerekli evrakları hazırlayıp kiracıya gönderdi. Kiracıdan beli bir süre yanıt alınamadı. Daha sonra kiracı brokerler aracılığı ile, armatörün sürastarya talebinin geçersiz olduğunu ve ödeme yapmayacağını bildirdi. Mahkemenin armatörün düzenli ihbarlarını ve kiracının verdiği onay cevapları göz önünde bulundurarak kiracının sorumlu olduğuna hükmetti [12].

Mv Farenco, ABD'nin Robert Bank limanından Isdemir limanına 142,000 ton dökme kömür taşımak üzere sefere bağlanmıştı. Gemi yükleme ve tahliye limanlarında, kararlaştırılan starya süresinden daha fazla bir süre kaldı. Sefer starya süresi toplam gün üzerinden hesaplanacaktır bazda bağlanmıştı. Sefer tamamlandıktan sonra, armatör sürastarya talebinde bulundu. Kiracı, sürastaryanın tamamını nakit ödeyemeyeceğini, bir kısmı için çek verip, kalan kısmını nakit ödeyebileceğini armatöre bildiriyor ve armatör kiracının teklifini kabul ediyor. Daha sonra kiracının verdiği çekin karşılıksız, gönderdiği swift'in de sahte olduğu anlaşıyor. Mahkeme, kiracının evrakta sahtekarlık yaptığını belirterek, kiracının sürastarya ve tazminat ile sorumlu olduğuna hükmetti. Fakat kiracı bulunamadığı için sürastarya ve tazminat alınamadı ve dosya bu şekilde açık kaldı [13].

Mv Fazıl Kartal, Fransa'nın Port La Nouvelle limanından Cezayir'e buğday taşımak üzere sefere bağlanmıştı. Çarterpartiye göre tahliye, gemi vinçleri ile yapılacaktı. Gemi tahliye limanına geldi ve yükünü boşaltmaya başladı. Gemi, kararlaştırılan starya süresinden daha fazla bir süre tahliye limanında kaldı ve armatör sürastarya talep etti. Kiracı tahliyenin, gemi vinçlerinin arızalı olmasından dolayı yavaş gittiğini belirterek, armatörün talebini reddetti. Bunun üzerine armatör tahliye limanında eksper tutarak gemi vinçlerinin iyi durumda olduğunu tespit ettirdi ve kiracıdan tekrar sürastarya talep etti. Mahkeme, eksper raporuna dayanarak kiracının sürastarya ile sorumlu olduğuna hükmetti. Fakat kiracı sürastaryayı ödeyebilecek durumda olmadığını belirtti ve iflas ettiğini bildirdi. Bunun üzerine armatör, sürastarya miktarını iflas masasına tescil ettirdi ve alacağı takside bağlandı [14].

4.10 İPTAL KLOZU

İptal klotunun sınırları da çoğu zaman taraflar arasında anlaşmazlıklara eden olabilmektedir.

Bir çarterparti, yükleme güvenli bir limanda 3 farklı rıhtım ve tahliye limanı Londra olacak şekilde sefere bağlanmıştı. Çarterpartiye göre deniz tehlikeleri daima kabul edilecekti. Ayrıca eğer gemi, 15 Aralık'a kadar yükleme limanına gelip, paratıkasını yaptıırp yüklemeye hazır halde bulunmaz ise, kiracı seferi iptal etme hakkına sahip olacaktı. Gemi 13 Aralık'ta liman demir yerine geldi, fakat kötü havadan dolayı 17 Aralık'a kadar paratıkasını alamadı. Kiracı, 16 Aralıkta iptal klotuna dayanarak seferi iptal ettiğini bildirdi. Mahkeme, armatörün çarterpartiye göre gemiyi 15 Aralıkta yükleme limanına paratıkası alınmış ve yüklemeye her şekilde hazır olarak bulundurma sorumluluğunda olduğunu, fakat bunu yerine getiremediğini belirterek, kiracının iptal etme hakkı olduğuna hükmetti [5, s. 408].

Mv Mihaehver, dökme yük yüklemek üzere sefre bağlanmıştı ve çarterparitye göre geminin kançello su 20 Temmuz'da doluyordu. Gemi sefere bağlandığında, Hong Kong limanında bir önceki seferin yükünü boşaltıyordu. Tahliyeye devam edilirken geminin 20 Temmuz tarihine kadar yükleme limanına varamayacağı anlaşıldı. Kiracı, 17

Temmuz'da Hai Pong limanı çevresinde askeri hareketlenmeler olduğunu ve bununda Olağanüstü Hal niteliğinde olup, seferi iptal edeceğini bildirdi. Buna karşılık armatör, bunun charterpartiye aykırı olduğunu bildirerek tazminat tazminat talep etti. Mahkeme, charterpartiye göre kançellonun 20 temmuz saat 24:00 da dolacağını ve bu tarihten önce kiracının seferi iptal etme hakkına sahip olmadığını belirterek, kiracının tazminatla sorumlu olduğuna hükmetti [5, s. 409].

5. ÖNERİLER

Sefer charter, hem iç taşımalarda hem de uluslararası taşımalarda sürekli olarak kullanılan bir charter türüdür. Uluslararası bir karakter taşıması nedeni ile yapılacak hatalar sonucu katlanılacak zararlar ülke ekonomisinde etki etmektedir. Bu nedenle bağlantı yapılırken aşağıdaki konulara özellikle dikkat edilmelidir.

- Bağlantı yapılmadan önce charterparti ile ilgili diğer taraf iyice araştırılmalı, daha önce bağlantı yapmış olduğu en az 3 firma ile görüşülmelidir.
- Bağlantı için gerekli onaylarının alınması için en fazla bir iş günü süre tanınmalıdır.
- Geminin, sefer ile ilgili limanlara güvenli bir şekilde girip, yükleme veya tahliyesini yapıp, güvenli bir şekilde ayrılıp ayrılamayacağı acentalar ile kontrol edilmelidir.
- Yükün ve geminin birbirlerine uygun olup olmadığı, geminin taşıma kapasitesinin, taşınacak yük miktarını almaya elverişli olup olmadığı, eğer yük tehlikeli yük sınıfında ise, geminin bu yükü taşımak için gerekli donanım ve özelliklere sahip olup olmadığı kontrol edilmelidir.
- Kançello, geminin bağlantı anındaki pozisyonu göz önünde bulundurularak, uygun aralıkta belirlenmelidir.
- Yükleme ve tahliye oranları ile zaman sayımının ne zaman başlayıp, ne zaman duracağı açık bir şekilde belirtilmelidir.
- Hazırlık mektubunun hangi şartlarda ve ne zaman verileceği açık bir şekilde belirtilmeli, hazırlık mektubunun verilmesinde herhangi bir kısıtlama olmamasına dikkat edilmelidir.
- Navlun miktarının nasıl hesaplanacağı, ödemenin ne zaman ve ne şekilde yapılacağı, navluna ne zaman hak kazanıldığı açıkça belirtilmelidir.

- Sürastarya ve dispeç miktarları ve nasıl hesaplanacakları belirtilmelidir.
- Sefer ile ilgili vergi ve rüsümların hangi tarafın hesabına olacağı açık açık belirtilmelidir.
- Çarterpartideki maddelerin kapsamı ne çok geniş ne de çok dar tutulmalı, maddelerin neyi ifade ettiği açık açık belirtilmelidir.
- Çarterpartide birbiriyle çelişen maddelerin olmamasına dikkat edilmelidir.
- Çarterparti imzalanmadan önce çarterpartinin, üzerinde daha önceden anlaşılan ana “term”lere göre hazırlanıp hazırlanmadığına dikkat edilmelidir.

KAYNAKLAR

A) Kitap ve Kitap Bölümleri için gösterim

- [1] **Ilgın, S., 1998** Charter ve Hukuku İstanbul.
- [2] **Gencon 1976**, The Baltic and International Maritime Council Uniform General Charter, Copenhagen.
- [3] **Synacomex 1990**, Syndicat National Du Commerce Exterieur Des Cereals
- [4] **Domaç, K., 2003** Venüs Uluslararası Denizcilik Ltd.
- [5] **Cooke, J., Young, T., Taylor, A., Kimball, J. D., Martowski, d., Lambert, L.** 1993. Voyage Charters, Lloyd's of Press Ltd. London.
- [6] **Özarsman, K., 2004** Troy Denizcilik Ltd.
- [7] **Un, D., 2004** Att Denizcilik Ltd.
- [8] **Berrak, B., 2004** Omur Marine Ltd.
- [9] **Altay, M., 1982** Med Speed Line
- [10] **Öğütçü, S., 2003** Ufuk Deniz Gemicilik Tic. Ltd. Şti.
- [11] **Kaya, A., 2002** Venüs Denizcilik İç ve Dış Tic. Ltd. Şti.
- [12] **Kırteler, C., 1997** Fatoğlu Denizcilik Tic. A.Ş.
- [13] **Uzun, F., 2004** Metopole Deniz ve tic. Ltd.

ÖZ GEÇMİŞ

21.08.1977 tarihinde İstanbul'da doğdu. İlkokul, ortaokul ve liseyi İstanbul'da bitirdi. Lise eğitiminden sonra, bir süre gemilerde güverte personeli olarak çalıştı. 1996 yılında İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümünü kazandı. 2001 yılında İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı'nda yüksek lisans eğitime başladı. 2002 yılında Venüs Uluslararası Denizcilik Limited Şirketi'nde, chartering alanında çalışmaya başladı.