

**İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**GENCON 94 İLE GENCON 76 SEFER ÇARTER PARTİ SÖZLEŞMELERİ ARASINDAKİ  
FARKLARIN İNCELENMESİ, UYGULAMADA GÖRÜLEN SORUNLARIN ORTAYA  
KONULMASI VE BUNLARA ÇÖZÜM ÖNERİLERİNİN GETİRİLMESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
Ali KARATAŞ**

**Anabilim Dalı : DENİZ ULAŞTIRMA  
MÜHENDİSLİĞİ**

**Programı : DENİZ ULAŞTIRMA  
MÜHENDİSLİĞİ**

**Tez Danışmanı : Prof. Dr. Sezer ILGIN**

**ŞUBAT 2010**

**İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**GENCON 94 İLE GENCON 76 SEFER ÇARTER PARTİ SÖZLEŞMELERİ  
ARASINDAKİ FARKLARIN İNCELENMESİ, UYGULAMADA GÖRÜLEN  
SORUNLARIN ORTAYA KONULMASI VE BUNLARA ÇÖZÜM ÖNERİLERİNİN  
GETİRİLMESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
Ali KARATAŞ  
(512011046)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 24 Aralık 2009  
Tezin Savunulduğu Tarih : 03 Şubat 2010**

**Tez Danışmanı : Prof.Dr. Sezer ILGIN  
Diğer Jüri Üyeleri Doç.Dr. Didem ALGANTÜRK LIGHT  
Yrd.Doç.Dr. Levent KIRVAL**

**ŞUBAT 2010**





## **ÖNSÖZ**

Bu tezin hazırlanmasında desteğini, birikim ve eşsiz tecrübelerini benden asla esirgemeyen danışman hocam Prof.Dr. Sezer ILGIN' a, tüm okul dönemim boyunca bana emeği geçen, deniz ulaştırma ve işletmesi ile ilgili vizyonumu değiştiren ve geliştiren diğer tüm hocalarıma, deniz hayatıma güzel bir başlangıç yapmama ve denize aşkla bakabilmeme vesile olan değerli abim Kaptan Saim OĞUZÜLGEN' e, tüm GMD Denizcilik Ve Ticaret A.Ş. çalışanlarıyla birlikte isimlerini burada birer birer sayamayacağım ancak bugüne kadar yardımlarını benden esirgemeyen tüm meslektaşlarıma ve elbette beni bugünlere getirip her zaman destekleyen aileme içten teşekkürlerimi borç bilirim.

**Şubat 2010**

**Ali KARATAŞ**



## İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
<b>KISALTMALAR</b> .....	<b>v</b>
<b>ÖZET</b> .....	<b>vii</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>ix</b>
<b>1.GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
1.1. Çalışmanın Amacı .....	1
1.2. Genel Olarak Çarter .....	1
1.3. Navlun Sözleşmelerinin Hukuki Niteliği .....	2
<b>2. ÇARTER PARTİLERİN TERMİNOLOJİSİ VE ÇEŞİTLERİ</b> .....	<b>5</b>
2.1. Bare Boat Çarter .....	5
2.2. Demise Çarter .....	5
2.3. Zaman Çarter .....	5
2.4. Sefer Çarter .....	6
<b>3. GENCON 94 VE 76 SEFER ÇARTERPARTİ' LERİN KARŞILAŞTIRILMASI</b> .....	<b>9</b>
3.1. İçerik .....	10
3.2. Donatanın Sorumluluğu .....	11
3.3. Sapma (Deviasyon) .....	15
3.4. Navlun Ödemesi .....	15
3.5. Yükleme Ve Tahliye .....	21
3.6. Starya .....	26
3.7. Sürestarya .....	31
3.8. Haciz Klozu .....	32
3.9. İptal Klozu .....	33
3.10. Konişmento .....	34
3.11. İki Tarafın Kusuru Ile Çatışma .....	36
3.12. Müşterek Avarya ve New Jason Klozu .....	37
3.13. Vergiler Ve Resimler .....	38
3.14. Acenta .....	38
3.15. Brokerlik .....	39
3.16. Genel Grev .....	39
3.17. Savaş Riski .....	40
3.18. Genel Buz Klozu .....	44
3.19. Hukuk ve Arabuluculuk .....	45

<b>4. UYGULAMADA KARSILASILABİLECEK PROBLEMLER VE</b>	
<b>ÇÖZÜM ÖNERİLERİ .....</b>	<b>47</b>
<b>KAYNAKLAR .....</b>	<b>51</b>
<b>EKLER (GENCON 94 VE GENCON 76) .....</b>	<b>53</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>61</b>



## KISALTMALAR

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

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

# **GENCON 94 İLE GENCON 76 SEFER ÇARTERPARTİ SÖZLEŞMELERİ ARASINDAKİ FARKLARIN İNCELENMESİ, UYGULAMADA GÖRÜLEN SORUNLARIN ORTAYA KONULMASI VE BUNLARA ÇÖZÜM ÖNERİLERİNİN GETİRİLMESİ**

## **ÖZET**

Hiç şüphesiz GENCON sefer çarterpartiler, dünyada en popüler ve geniş kullanım amacıyla her çeşit yüklerin taşınmasında kullanılabilmektedirler. Bu bakımdan konunun daha iyi anlaşılabilmesi için tez dört bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde, çarter ve çarter sözleşmelerine kısaca değinilerek Türk Ticaret Kanunumuza göre tarifleri yapılmıştır. İkinci bölümde çarter partilerin terminolojisi ve çeşitleri incelenerek gencon çarterpartilerinin çarter hukuku içerisindeki yeri belirtilmiştir. Üçüncü bölümde, Gencon 94 ve 76 Çarterparti' leri teker teker ele alınmış; her bir maddesi ayrı ayrı incelenerek farklılıkları üzerinde durulmuştur. Dördüncü bölümde ise özellikle dikkat edilmesi gereken noktalar üzerinde durularak öneriler getirilmiştir.

Birinci bölümde ilk olarak bu çalışmanın amacına değinilmiş, çarter hakkında genel bilgi verilmiş, çarterpartilerin ortaya çıkış sebepleri anlatılmış ve navlun sözleşmelerinin hukuki niteliği üzerinde durularak Gencon 94 ve 76 çarterpartilerin daha iyi anlaşılabilmesi sağlanmıştır.

İkinci bölümde, çarter partilerin terminolojisi ve çeşitleri üzerinde durularak çarter ve sefer sözleşmelerinin Türk Ticaret Kanununa göre farklılıkları anlatılmış; diğer çarterparti çeşitleri tanımlanmıştır.

Üçüncü bölümde, Gencon 94 ve 76 Sefer Çarterparti' leri bölüm bölüm karşılaştırılarak aralarındaki farklar çıkarılmış; uygulamada sık görülen problemler örnek gösterilerek bu farklılıkların çarter hukukunda ki önemine değinilmiştir.

Dördüncü ve son bölümde ise üçüncü bölümde ele alınan farklılıklara istinaden önemle üzerinde durulması gereken noktalara tekrar değinilerek önerilerde bulunulmuş ve tez bitirilmiştir.



# **INVESTIGATION OF DIFFERENCES BETWEEN GENCON 94 AND GENCON 76 VOYAGE CHARTERPARTIES, PRESENT PROBLEMS IN PRACTICE AND SUGGESTED SOLUTIONS**

## **SUMMARY**

The Uniform General Charter Code Name GENCON is definitely the most popular and widely used general purpose voyage charter parties on a global basis for all kinds of trades and for numerous types of cargoes. In this respect, this thesis consists on the basis of four stages to be able to understand well. In the first stage; it has been touched upon charter and charterparties briefly and described, refer to Turkish Trade Rule. In the second stage; terminology of charterparties and kind of them have been given and place of charter parties have been pointed with regard to charter law. In the third stage; Gencon 94 and 76 have been handled one by one and diversity of each clause has been examined emphatically. In the last of the stage, it has been given propositions about which is especially emphases.

In the first stage first of all, it has been referred to aim of the thesis with together related items like charter. Charterparties have been explained how they appear and it has been emphasized on law of the charterparties in order to get Gencon 94 and 76 charterparties more understandable.

In the second stage, it has been emphasized on terminology of charterparties and their kinds. charter and voyage charterparties have been explained what they have differences as per Turkish Trade Rule (TTK) and generally described kind of the charterparties as well.

In the third stage, all items of Gencon 94 and 76 have been compared one by one and brought out all differences; explained how to important differences in law of the charter by giving common examples

In the last one, it has been referred to differences of crucial points again mentioned on the third stage and thesis is concluded.



## **1. GİRİŞ**

Sanayinin gelişmesi ve genel olarak dünya da serbest piyasa ekonomisine geçilmesiyle birlikte uluslararası ticaret her geçen gün baş döndürücü bir ivmeyle artarak günümüze kadar gelinmiştir. Asırlardır dünya genelindeki en ucuz taşımacılığın deniz yolu ile yapılmış olması sebebiyle denizcilik sektörü de bu gelişmelerden payını elbette almıştır. Ekonomik ve teknolojik alanlarda dev adımlarla ilerleyen denizcilik sektörü günümüzün uygulama koşullarında çağın gereklerini yakalayarak denizcilikle ilgilenen meslektaşlarımızın işlerini kısmen de olsa kolaylaştırırken; deniz hukuku ve işletmesinin daha karmaşık bir yapıya dönüşmesine sebep olarak Çarter Sözleşmelerinin önemini arttırmıştır.

Çarter sözleşmeleri günümüz ticari deniz taşımacılığının çok önemli bir parçası haline gelmiştir. İlk bakışta basit ve kolay görünmesine karşın, aslında her bir kelimenin dahi ayrı bir önemi olan ve hazırlanırken çok dikkat edilmesi gereken denizcilik hukukunun önemli bir konusunu oluşturur.

### **1.1 ÇALIŞMANIN AMACI**

Bu çalışma ile Gencon 94 ile Gencon 76 sefer çarter sözleşmeleri arasındaki farkların incelenmesi, uygulamada görülen sorunların ortaya konulması ve bunlara çözüm önerilerinin getirilmesi amaçlanmıştır.

### **1.2 GENEL OLARAK ÇARTER:**

Çarter genel olarak, deniz taşımacılığı ile uğraşanların ve gemi sahiplerinin gelirlerinin büyük bir kısmını elde ettikleri sahadır. Uygulamada zaman (zaman çarter) veya sefer (sefer çarter) üzerinden deniz yoluyla gelir elde etme işi olarak tanımlanabilir. Çarterparti hazırlanırken kullanılan dil İngilizce' dir. Bunun başlıca sebebi;uluslar arası deniz çarter hukukunun ingilizce orijinli olması ve uygulamada

çıkan anlaşmazlıkların çözümünde İngiliz mahkemelerinin yetkili kılınmış olmasıdır. GENCON 94' ün tâbi olduğu Hukuk ve Arabuluculuk (Tahkim) başlıklı 19. Maddesi İngiliz Hukuku' nu hâkim hukuk olarak göstermiştir.

Günümüzde, denizde yük taşımacılığı için yapılan sefer charteri sözleşmeleri ya standart formlar halinde düzenlenmekte ya da yapılan basit atıflarla bu formların hükümleri kısmen veya tamamen sözleşme hükümleri haline getirilmektedir [1]. Sefer charteri sözleşmelerinin bu şekilde standartlaştırılmasının bir takım avantajları vardır. Öncelikle bu formlar uzun deneyimler neticesi oluşturulduklarından, daha önce sıklıkla görülen ve ortaya çıkması muhtemel ihtilafları mümkün olduğunca bertaraf edecek şekilde düzenlenmişlerdir. Ayrıca, yeterli görülmedikleri takdirde revize edilebildiklerinden, deniz ticaretindeki yenilikler ve gelişmeler bu formlara yansıtılabilmektedir. Bunlara ek olarak, tarafların koşullarını iyi bildiği tipte formlar kullanmaları gereksiz ayrıntılar için zaman kaybetmelerini de önlemektedir.

Günümüzde değişik yükler için ve bunlara özgü ihtiyaçları karşılamak üzere birçok kurumun kendisine ait farklı formları bulunmaktadır [2]. Bu kurumlardan biri de The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)' dur. BIMCO' nun standart genel sefer charter formu olan ve kısaca GENCON olarak bilinen charterparti kuru yük piyasasında en yaygın kullanılan sefer navlun sözleşmesidir. En son 1994' de yapılan düzeltme ile birlikte son halini almıştır.

GENCON 94 ve 76 arasındaki farklılıklara geçmeden önce navlun sözleşmeleri ve bunların hukuki niteliğine göz atıp, charterde geçen bazı tanımlamaları yapmamız konunun daha iyi anlaşılmasını sağlayacaktır.

### **1.3 NAVLUN SÖZLEŞMELERİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ**

“Eski Deniz Ticaret Kanunumuzun (mad. 1087 - 1204) geminin kiralanmasında kiracı ve kiralayan’ dan söz ettiği ve denizcilik uygulamasında o zamandan kalma bir alışkanlığın tesiri ile hala bu tabirlere rastlandığı navlun sözleşmesi, hukuki niteliği itibarıyla bir kira akdi değildir. Gerçekten de Borçlar Kanunumuzun 248. maddesine göre “kira bir akittir ki, mucir, onunla ücret mukabilinde bir şeyin istimalini terk etmeyi iltizam eder”. Hâlbuki navlun sözleşmesiyle taşıyan diğer tarafa ücret karşılığında bir geminin kullanımını terk etmeyi değil, belirli bir yükü bir yerden diğer bir yere deniz yolu ile nakil ve gönderilene teslim etmeyi, yani belli bir



neticenin teminini taahhüt etmektedir. Bu itibarla navlun sözleşmesi bir istisna akdidir.

Kanun bir şekil önermemekle beraber sözleşmenin şartlarını emniyetle tespit ve taraflar arasında sonradan uyuşmazlık çıkmasını imkân nispetinde engellemek maksadıyla anlaşmanın yazılı olarak tespiti adet olmuştur. TK 1017' ye göre de taraflardan her biri kendisine navlun sözleşmesi hakkında bir belge (çarterparti) verilmesini isteyebilir. Bu, sadece bir ispat vasıtasıdır. Her iki taraf da imza eder. Pek çok kez gemi broker' ları (simsarları) çarterer ve armatörden aldıkları yetki ile her iki taraf adına imzalarlar” [2,S. 12 ]



## **2. ÇARTERPARTİLERİN TERMİNOLOJİSİ VE ÇEŞİTLERİ**

Maalesef TTK' ya göre navlun ve kira sözleşmeleri arasında terminolojik bir sorun bulunmaktadır. Bu soruna değinmeden ve işleyeceğimiz çarter parti' nin TTK' ya göre yerini belli etmeden konu çok net anlaşılamayacaktır.

“Genel olarak bu iki sözleşmedeki ayırıcı ölçüyü doğrudan doğruya sözleşmenin konusu belirlemektedir. Navlun sözleşmelerinde amaç “taşımaya” olup, kira sözleşmelerinde “tahsis” dir” [3,s. 114].

### **2.1 BARE BOAT ÇARTER**

“Çıplak gemi kiralama anlamına gelir ve İngilizce’ de “bare boat charter” olarak kullanılır. Geminin çıplak kiralanasından kastedilen “personelsiz kiralama”dır. Lakin geminin teçhizatlarını sökmek mümkün değildir. Bu tür çarter’ de gemiyi kiraya verenin gerek teknik gerekse de ticari yönetimi üzerinde hiçbir hakkı bulunmamaktadır. Bu haklar kiracıya aittir” [3,s. 116].

### **2.2 DEMISE ÇARTER**

“Tıpkı bare boat charter’ da olduğu gibi bu tip çarter’ larda da geminin teknik ve ticari yönetiminin her ikisinin birden çarterer (kiracı)’ a devri hükmünün yer aldığı çarterparti çeşididir. Bare boat çarter’ dan farkı; geminin çıplak değil de “personelli” olarak kiralanabilmesi mümkündür. Oysa bare boat tipi çarterparti’ lerde geminin çıplak, teçhizatı ile birlikte dahi olsa, kiralanması gereklidir” [3,s. 116].

### **2.3 ZAMAN ÇARTER (TIME CHARTER)**

Gemi üzerinde teknik yönetimin değil sadece ticari yönetimin çarterer’ a ait olduğu zaman üzerine yapılan çarterparti çeşididir.

## 2.4 SEFER ÇARTER (VOYAGE CHARTER)

Bu tip çarterpartiler, geminin denizde yük taşımak amacıyla iki veya daha fazla liman arasında kısmen ya da tamamen yüklenmek üzere sefere bağlanması şeklinde ve yolculuk üzerine yapılan çarterparti' lerdir. Geminin hem teknik hem ticari yönetimi donatanının elindedir. Buradaki ticari sorumluluktan kasıt aksi belirtilmedikçe 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 sürveyleri, makine arızası, donanım arızası gibi risklerdir. Bu tip sözleşmelerde geminin yolculuğunun gecikmeksizin başarı ile tamamlanmış olması gereklidir. Bu görevin yerine getirilmesinde sorumluluk donatana ait olacaktır. Ayrıca donatan gemisinin sefere elverişsizliğinden dolayı tüm sefer boyunca sorumludur [3,s. 118].

Zaman çarter' la (time charter) arasında ki en büyük fark; sefer üzerine çarter' in taşıma taahhüdünün de bulunulmasıyken zaman çarter' de hiçbir şekilde böyle bir taahhüdün bulunulmamasıdır. Bu sebepten dolayı TTK' ya göre zaman çarter bir kira sözleşmesi ve geniş anlamda da navlun sözleşmesi olarak kabul edilirken sefer çarter sözleşmeleri taşıma sözleşmeleri olarak kabul edilmelidirler. Ayrıca zaman çarter' de donatanın gemi üzerindeki kontrolü sefer çarterdeki kadar sınırlı ve dar değildir. Bu fark gemisini denize elverişli tutmayan donatanın çarterer' a karşı sorumluluğu bakımından önemlidir. Zaman çarter' inde navlunun hesabında müddet üzerine navlun için özel bir hüküm vardır [19, TTK 1076].

*Madde 1076 –*

*“Müddet üzerine kararlaştırılmış olan navlun, mukavelede aksine şart bulunmadıkça, kaptanın yükü almaya hazır olduğunu haber verdiği günü takip eden günden itibaren işlemeye başlar. Safra ile yolculukta ise, yolculuğa hazır olduğunu haber verdiği günü takip eden günden ve bu haber yolculuğun başlamasından bir gün evveline kadar verilmemişse geminin yola çıktığı günden itibaren işlemeye başlar.*

*Sürastarya kararlaştırılmışsa müddet üzerine şart edilmiş navlun, bütün hallerde ancak yolculuğun başladığı günden itibaren işlemeye başlar. Müddet üzerine navlun boşaltmanın tamamlandığı günden sonra işlemez. Taşıyanın kusuru olmaksızın*

*yolculuk gecikir veya kesilirse müddet üzerine navlun 1092 ve 1093 üncü maddelerin hükümleri mahfuz kalmak üzere araya giren günler için dahi ödenir”*



### 3. GENCON 76 VE 94 SEFER ÇARTERPARTİ'LERİN KARŞILAŞTIRMASI

Dünyada kuru yük taşımacılığında en çok kullanılan sefer çarterparti mukavelesi Gencon Çarterparti' dir diyebiliriz. Tarihine baktığımızda ilk olarak BIMCO tarafından 1922' de yayınlanmıştır. 1974' de birkaç düzeltmeyle birlikte form haline getirilmiş, ilk sayfası kutucuklu şekle dönüştürülmüştür. 1976' deki revizyonunda önemli olarak “yükleme ve tahliye şartları” ile ilgili değişiklikler yapılmış, “savaş risk klozu” (VOYWAR 1950) dâhil edilmiştir. Son olarak 1994' de uygulamada görünen aksaklık ve anlaşmazlıklara açıklık getirebilmek amacıyla revize edilerek son halini almıştır. Aslında bu revizyonlar bimco doküman komitesi tarafından 1980' lerin başında güncel ve modern bir deniz taşıma sözleşmesi meydana getirmek için başlatılmıştı. Ancak daha sonra bunun sadece doküman ve mukavele incelenerek yapılamayacağı fark edildi. Bu sebeple beklenen çarterparti ağırdan ağıra alınarak kendiliğinden ertelenmiş oldu. 1991' de bu konu tekrar gündeme gelmiş ve BIMCO' da bir çalışma grubu oluşturulmuştur. Bu çalışma grubu kendine bir şablon oluşturarak işe başlamıştır. Bu şablonun temelini temiz Gencon çarterparti' de ihtiyaç duyulan düzeltmeler temel alınarak yapılmıştır. Buna göre Gencon 94 hazırlanırken şu 3 konu üzerinde durulmuştur;

- Çarterpartinin güncel olması
- Hakem (law and arbitration clause) ve koruma (protective clause) klozlarında dâhil olmak üzere bazı ek klozlar içermesi
- Opsiyonel klozların dâhil edilmesi

Aşağıda yapmış olduğum inceleme ve karşılaştırmalar “Orijinal Gencon Çarterpartiler” (Değişikliğe uğramamış orijinal çarterparti metni) temel alınarak yapılmıştır [4].

### 3.1 İÇERİK

Günümüzde artık kullanılmayan buharlı tekneleri tarif eden “STEAMER” tabiri tamamıyla çıkarılmıştır. “TON” un yerini “METRIK TON” almış ve Gencon 76’ da belirtilmemiş yükleme hattı “yaz yükleme hattı” olarak belirlenmiştir. Oysaki önce ki charterpartilerde geminin kış yüklemelerinde daha düşük draftla yüklemesinden kaynaklanan eksik yüklemeden dolayı ihtilaflar ortaya çıkabilmekteydi. Gencon 94’ de geminin maksimum yükleme kapasitesi yaz draftıyla sınırlandırılmıştır.

Gencon Çarterpartiler Part I ve Part II olmak üzere iki bölümden oluşur. Part I, kutucuklu bir sayfadan oluşmuştur ki en çok müzakereye açılıp değiştirilen bölümdür. Tarih, gemi ismi, navlun, yükleme ve tahliye limanları gibi her bağlantıda değişen kısımları içerir. Bu kısımda 7 numaralı kutucuk gemi kapasitesini gösteren kısımdır. Part II’ de her satır numaralandırılmıştır. Böylece değiştirilmek istenen kısım kolaylıkla bulunup müzakereye açılabilir.

Gencon 94’ de, “yaz yükleme hattındaki deadweight” yazarken Gencon 76’ da; “deadweight kargo kapasitesi” yazmaktadır. Gencon 94’ de yükleme hattına vurgu yapılmış ancak Gencon 76’ da gemi kargo kapasitesine yapılmıştır. Oysaki geminin kargo kapasitesi yüke göre değişebilirken deadweight’ i ve yükleme hattı sabittir.

Örneğin; yazın tuzlu suda maksimum draftı 555 cm. olan MV GMD Maya gemisi, kışın en fazla 550 cm. drafta kadar yükleyebilmektedir. Bu gemi, Gencon 76’ ya göre yazın bağlanmış olsa kış draftına göre yaklaşık 40 metrik ton daha fazla yük yükleyebilecekti.

Başka bir örnek de; aynı gemiye ilk seferinde torbalı yük, diğer seferinde ise inşaat demiri yüklenecektir. Deadweight’i 3350 metrik ton olan geminin demir yükü için deadweight kapasitesi 3150 metrik ton’ dur. Oysaki istifleme değeri daha yüksek olan torbalı yük için gemi deadweight kapasitesi 3150 metrik ton’ dan daha düşük olurken geminin deadweight tonajı değişmeyecektir.

Gencon 94 Part I’ de yeni kutucuklar da eklenmiştir. Bunlardan kutucuk 22 müşterek avarya (bkz 3.12) ile ilgili bölüm, kutucuk 23 navlun vergisi ile ilgili bölüm (eğer donatan tarafından yapılacaksa), kutucuk 25 hukuk ve arabuluculuk (bkz 3.19) ile ilgili bölüm olarak karşımıza çıkmaktadır.



Geminin yükleyeceği yükten önceki taahhütlerinin de olabileceği düşünülerek Gencon 94' de ek olarak

*“gemi önceki taahhütlerini yerine getirir getirmez yükleme limanına ilerleyecektir”*  
[5]

denmiştir ve ihtilafları engellemek için yükleme limanı ve yeri çoğullaştırılmıştır.

**Bu durumda geminin bildirmiş olduğu önceki seferi ile bir sonraki seferi arasına taşıyan tarafından ek sefer ya da seferler eklenmesi engellenmiştir.**

Teorik olarak her ne kadar donatanın charterparti hükümleri gereği zamanında yükleme limanında olması gerekiyor olsa da; elde olmayan mücbir sebeplerden dolayı (deniz durumu, liman sıklığı, alıcı, yükleyici ya da charterer arasındaki anlaşmazlıklar gibi) taahhüt edilen tarihlere yükleme limanında olamayabilir. Geminin bu sebeplerle önceki seferini tamamlayamamış olması pratikte charterer' a en fazla gemiyi düşürüp yerine yeni gemi atama hakkı verecektir ki önceki seferleri charterparti' de bildirilmiş olsun. Ancak donatanın charterparti' de bildirimde bulunmadığı halde iki sefer arasında başka bir yük daha bağlaması neticesinde charterer tarafından yüklü olsun ya da olmasın geminin mahkeme kararıyla seferinden alıyolabilmesi kolaylıkla mümkün olacağından donatanı bu karardan caydıracaktır ki charterer' in yükünün yüklenmemesinden dolayı doğacak zarar ve masrafları taşıyana rücu ettirme hakkı da saklıdır.

Gencon 76' da yük separe malzemesi, daneç ve bağlama (lashing) materyalinin kiracı tarafından hazır edilmesiyle ilgili kısım Gencon 94' de çıkarılarak müzakereye açılmıştır.

Bankacılık sisteminin gelişmesi neticesinde; yükün teslim edilmesiyle birlikte navlun ödemesinin yapılması bölümü Gencon 94' de birinci madde (2.2.1) içinden çıkarılarak daha detaylı olarak dördüncü madde (2.2.4) içerisinde işlenmiştir.

### **3.2 Donatanın (Taşıyanın) Sorumluluğu**

Önemli bir farklılık bulunmamakla birlikte Gencon 94' de daha açık olarak aşağıdaki şekilde açıklanmıştır;

*“Donatan yüke gelecek zarar, ziyan ve yükün teslimindeki gecikmelerden, sadece bu zarar ziyan ve gecikmeler donatan veya yöneticisinin adına kişisel istek doğrultusunda yapılmış ise veya donatan veya yöneticisinin kişisel hata veya hareketinden dolayı ise sorumludur. Donatan gemisini her duruma karşı denize elverişli hale getirmekle, gemiye gerekli adamları, ekipmanı ve materyalleri tedarik etmekle sorumludur.*

*Donatan; kaptanın, mürettebatın ya da güverte veya kıyıda görevlendirdiği diğer kişilerin ihmal veya hatalarından kaynaklansa bile bu kloz ya da yükleme sırasında veya sefer başlangıcında veya herhangi bir anında denize elverişsizlik durumları hariç yukarıdaki sebeplerin dışındaki herhangi bir sebepten doğan kayıp, ziyan veya gecikmelerden sorumlu olmayacaktır” [5].*

Buna göre zarar, ziyan ve yükün gecikmesi gibi durumlarda donatanın sorumluluğu olmayacaktır ki bu zarar, ziyan ve gecikmeler kişisel ihmal ve donatan ya da onun çalışanlarının kasti olmayan hatalarından kaynaklanmış olsun.

Her ne kadar bu durum taşıyanın sorumluluğunu neredeyse tamamıyla kaldırmış gibi görünse de; deniz taşımasında taşıyanın yükteki ziya ve hasardan sorumluluğunun esas olduğu, yasal sorumsuzluk hallerinin sınırlarının belirlenmesinde sorumsuzluk koşullarını belirleyen kavramların dar yorumlanması gerektiği, ayrıca sorumsuzluk koşullarının varlığının da taşıyanca kanıtlanması ve kuşkulu durumların onun aleyhine yorumlanması gerektiği ile ilgili bazı yargıtay kararları mevcuttur. Bu sebeple taşıyanın sorumsuzluk hallerinin sözleşmede de açıkça belirtilmiş olması ayrı bir önem arz eder.

### Örnek Dava 1

Yargıtay Onbirinci Hukuk Dairesi

E. 1982/448

K. 1982/783

T.26.02.1982

Özet:

- I- Taşıyanın yükteki hasar ve ziyandan sorumluluğu asıldır.
- II- Sorumsuzluk koşullarının varlığını ileri süren taşıyan bunu

*kanıtlamalıdır. Kuşkulu durum taşıyanın aleyhine (sorumlu tutulacağı yönünde) yorumlanır.*

*III- Taşıtan temsilcisinin de imzaladığı bir tutanakta “hasarın teknik arızadan*

*doğduğu” nun yazılı olması, hasarın “teknik kusur” dan doğduğunun kanıtı sayılmaz.*

(TTK. m.1019, 1061, 1062, 1091/2, 1110, 1301)

G.T SİGORTA A.Ş. / C.Y. GEMİSİ DONATANI

S.Y. VE OĞULLARI KOLLEKTİF ŞTİ.

G.T. Sig. A.Ş. ile C.Y. Gemisi Donatanı S.Y. ve Oğulları Koll. Şti. arasında çıkan davadan dolayı İstanbul Adliye 2. Ticaret Mahkemesi’nce verilen 11.03.1981 gün ve 569/95 sayılı hükmü onayan dairenin 01.10.1981 gün ve 3734/4110 sayılı ilamı aleyhinde taraf avukatları tarafından karar düzeltilmesi isteğinde bulunulmuş ve karar düzeltme dilekçesinin süresi içerisinde verildiği anlaşılmış olmakla dosyadaki kâğıtlar okundu gereği konuşulup düşünüldü:

Davacı vekili, vekil edeni şirkete sigortalı bulunan T.Z.D. kurumuna ait gübrelerin davalı şirkete ait “C.Y.” gemisiyle taşındığını ancak gemi ambarındaki ıslaklık nedeniyle malların hasarlandığını ayrıca bir kısmında noksan çıktığını bildirerek, hasarlı malların satımından elde edilen sovtaj dışında sigortalıya ödenen (980.761) TL.’nin tahsiline karar verilmesini istemiştir.

Davalı vekili, denize ve yola elverişli nitelikteki gemiyi sefere çıkararak donatanın TTK’ nın 1019. maddesinde öngörülen tüm yükümlülüklerini yerine getirdiğini, ilk seferini yapan geminin teknik arıza nedeniyle ambarında su yaptığını, geminin sevki ve iskandillerin ifasındaki noksanlıktan dolayı geminin teknik idaresinden kaynaklanan ıslaklıktan TTK’ nın 1062. maddesi uyarınca donatanın sorumlu olamayacağını, 71 çuval malın hamule manifestosuna kaptanca konan rezervli kaydıyla gemiye alındığını, hasarlı malın satışına ilişkin sovtaj ve hasar bedelini kabul etmediklerini bildirerek davanın reddini istemiştir.

Mahkemece, deniz taşımasında, taşıyanın yükteki ziya ve hasardan sorumluluğunun asıl olduğu, yasal sorumsuzluk hallerinin sınırlarının belirlenmesinde, Yargıtay’ında kabul ettiği gibi, sorumsuzluk koşullarını belirleyen kavramların dar yorumlanması

gerektiği, ayrıca sorumsuzluk koşullarının varlığının da taşıyanca kanıtlanması ve kuşkulu durumların onun aleyhine yorumlanması gerekeceği, gübrelerin ıslanmasının hangi nedenden kaynaklandığının kanıtlanamadığı, bilirkişilerin, teknik arızadan oluşabileceği yolundaki olasılığa dayalı görüşlerinin gemideki hangi somut arızanın hasara neden olduğunun belirtilemediğine göre dayanaksız bulunduğu, ilk kez sefere çıkan geminin olağanın dışında bir özenle kontrolü gerekirken bunun savsaklandığı izlenimini veren emarelerin bulunduğu, “Olaylar Çizelgesi” adlı belgenin “Kaptan Notu” başlıklı bölümünün, hasarın teknik arızadan olduğunu içermesi ve bunu taşıyan kurum temsilcisinin de imzalamasının sorumsuzluğu doğuracak nitelikte bir teknik arızanın varlığını kanıtlayamayacağı gerekçesiyle (864.367,95) TL.’ nin tahsiline karar verilmiştir.

Taraf vekillerinin temyizi üzerine hüküm dairesinin 01.10.1981 tarih ve 3734/4110 sayılı ilamı ile onanmıştır.

Taraf vekilleri tarafından yasal süresi içinde karar düzeltme isteğinde bulunulmuştur.

- 1- Dosyadaki yazılara, mahkeme kararında belirtilip yargıtay ilamında benimsenen gerektirici sebeplere ve hükme dayanak yapılan 20.11.1980 tarihli bilirkişi raporunda bütün hususların ayrıntıları ile belirtilmesine göre, davalı vekilinin karar düzeltme isteğinin REDDİNE,
- 2- Davacı vekilinin karar düzeltme isteğine gelince;

Dava, T.Z.D. Kurumuna ait olup davacı sigorta şirketine sigortalı gübrelerin, C.Y. gemisi ile Romanya’dan Bandırma’ya taşınması sırasında meydana gelen hasar ve noksan tahliye nedeniyle sigortalısına ödenen 980.761 liranın davalıdan rücu tahsili isteminden ibarettir.

TTK.’nın 1110. maddesine göre taşıyan ile gönderilen arasındaki hukuki ilişkilerde konşimento esas tutulur (bkz. 3.10). Davacı vekili tarafından delil listesine ekli olarak ibraz olunan konşimentoda rezerve kaydı bulunmamaktadır.

Hükme dayanak yapılan 20.11.1980 tarihli raporda ise zarar miktarı manifestoya göre saptanmıştır. Yukarıda işaret edildiği gibi konşimentoda rezerve kaydı bulunmadığına göre, tazminat miktarının konşimentoda yazılı miktar üzerinden hesap edilerek, sonucuna göre karar verilmesi gerekir.

Dairemizce hükmün bu nedenle bozulması icap ederken her nasılsa onandığı anlaşıldığından davacı tarafın karar düzeltme isteğinin kabulü gerekmiştir.

Sonuç: Yukarıda 1. numaralı bentte açıklanan nedenlerden dolayı davalı vekilinin karar düzeltme isteğinin reddine, 2 numaralı bentte yazılı nedenle davacı tarafın karar düzeltme isteğinin kabulü ile dairemizin 01.10.1981 tarihli onama kararının kaldırılmasına ve yerel mahkeme hükmünün davacı yararına ONANMASINA, davacı ödediği 500 lira temyiz maktu ve temyiz tashihi karar harcının isteği halinde iadesine, alınması gereken 1000 lira karar düzeltme harcı peşin ödenmiş olduğundan bu harcın ve 500 lira para cezasının davalıdan alınarak hazineye gelir kaydedilmesine 26.02.1982 tarihinde oybirliğiyle karar verildi [6, s.167].

### **3.3 Sapma (Deviasyon) Klozu**

Her iki charterparti anlam olarak bir farklılık içermeyip aşağıdaki gibidir:

*“Gemi herhangi bir amaç veya nedenden dolayı herhangi bir liman veya limanlara gitmekte, kılavuz kaptansız seyretmekte herhangi bir durumda başka bir gemiye yardım etmek veya yedeğe almakta ve hayat veya mülk kurtarmak amacıyla rotasını değiştirmekte serbesttir.” [5]*

### **3.4 Navlun Ödemesi**

Gencon 76’ da navlun ödemesinin yükün tesliminde ödeneceği yazdığı halde; bankacılık sisteminin bugünkü gibi gelişmemiş olduğu göz önüne alındığında navlun ödemesi ile ilgili maddenin Gencon 94 ile değişmemiş olması beklenemez. Gencon 94’ e göre navlun ödemesi 3 şekilde yapılabilir;

- a. Daha önceden belirlenmiş navlunun nakit olarak gemiye alınmış yük miktarı üzerinden hesaplanarak ödenmesi
- b. Navlunun Peşinen Ödenmesi: Navlunun navlun miktarı taşıma sırasında ödenecekse, kazanılmış olarak kabul edilecek ve gemi ve/veya yük kaybedilmiş olsa bile geri dönüşü olmayacaktır. Navlun donatana ödenmedikçe ne donatan ne de acentesi *navlun peşin ödenmiştir* ibaresi içeren konşimentoyu imzalamak ya da onaylamak zorunda değildir. “Freight Prepaid” konşimentonun kabul edilmesi durumunda navlun gerçekten

alınmamış olsa dahi armatörün navlunu almış olduğu kabul edilir. Bu tip konşimentolar genellikle satıcının parasını alıcıdan (çoğu zaman bankadan) önceden alabilmesi için gereklidir. Aksi takdirde armatörün yük üzerinde navlundan doğan alacağından dolayı şerh hakkı doğacaktır

“b” kısmında özellikle ilk cümle çok önemlidir ki buna göre; donatanın navluna hak kazanabilmesi için yükü yüklemesi yeterli şart olacaktır.

- c. Navlunun Yükü Teslimatta Ödenmesi (Freight Payable): Bu durumda kargo teslim edilmeden navluna hak kazanılamamaktadır. Özellikle uzun bacaklı destinasyonlarda armatörün yükü eksiksiz getirdiğinden emin olabilmek için kiracının draft sörveyi ya da sayım yapma (tally) opsiyonunu kullanarak yükün miktarından emin olduktan sonra navlun ödemesini yapabilmesini sağlar. Bu durumda charterer navlun ödemesini daha önce anlaşılan şartlarda ancak teslim edilen yük miktarı üzerinden yapma hakkına sahiptir [5].

### Örnek 1

MV GMD MAYA gemisi 22 Ekim 2009 tarihinde İtalya' nın Sicilya Adası' daki Pozzallo limanından, Yunanistan' ın Elefsis limanına paletli PVC yükü taşımak üzere aşağıdaki şartlarda sefer charter yapılarak bağlanmıştır:

MV GMD MAYA (EX NAME "FAR EAST LUCK")

PANAMA FLAG

2006/01 BUILT HONGXIN SB

IMO REGISTER NO: 9368182

3,346 DWT AT 5.5M SSW

BALE CAPACITY 4,155 CUB M.

GRAIN CAPACITY 4,468 CUB M.

HATCH COVER TYPE : ROLL N FLAT

LOA/BEAM - 81M / 13.6M

LBP/DM - 76M/6.8M

GRT/NRT - 1972/1395

TPC - 9.8 mts

2 HOLD / 2 HATCH - GEARLESS

HATCH DIMENSIONS

NO1: 18.60 X 9.00 METERS (LXB)

NO2: 18.60 X 9.00 METERS

HATCH COVER STRENGTH 0.7 t/m<sup>2</sup>

HOLD DIMENSIONS

NO1 HOLD: 26.7 X 13.15 X 7.40 METERS

(INCLUDING HATCHWAY HEIGHT 1.90 M) (LXBXH)

BECOMING NARROW TOWARD FORE UNTIL 4.34 M AFTER 13.0 METERS FROM MIDSHIP

NO2 HOLD: 25.4 X 13.15 X 7.40 METERS

(INCLUDING HATCHWAY HEIGHT 1.90 M) METERS (LXBXH)

BECOMING NARROW TOWARD AFT UNTIL 9.40 METERS AFTER 14.9 METERS FROM MIDSHIP

CLASS - RUSSIAN REGISTER

PANDI - RAETSMARINE INSURANCE B.V.

H&M - CAP-MARINE

- OWNERS TO CONFIRM THAT VESSEL IS P&I COVERED AND H & M INSURED

- OWNERS TO ACCEPT AND GUARANTEE THAT THE VESSEL'S CERTIFICATES ARE VALID AND WILL REMAIN VALID FOR THE PERIOD ESTIMATED FOR THE VOYAGE.

- OWNERS TO CONFIRM THAT VESSEL COMPLIES WITH ALL INTERNATIONAL RULES/REGULATIONS IN FORCE INCLUDING ISPS CLAUSE FOR VOYAGE CHARTER PARTIES TO CONFIRM VSL HAS VALID CERTIFICATE OF CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE 2001

FOR:

- ACCOUNT NAME: ENI TRADING AND SHIPPING SPA

- CARGO 813,375 +/- 50 MTS CHOPT (NET WEIGHT) OF POLYETHYLENE ON 549 PALLETS WITH DIMS OF 1.15 X 1.40 X 1.90 MTRS, UW 1375 KGS AND

18 PALLETS WITH DIMS OF 1.15 X 1.40 X 1.80 MTRS, UW 1250 KGS AND  
24 PALLETS WITH DIMS OF 1.15 X 1.40 X 2.00 MTRS, UW 1500 KGS  
UP TO FULL AND COMPLETE VESSEL'S CARGO CAPACITY POLIETILENE  
IN BAGS ON PALLETS WITH THE SAID DIMENSIONS

- CARGO TO BE LOADED IN TWO TIERS OR MORE AT CHOPT / RISK /  
EXPENSES UNDER DECK ONLY
- POZZALLO / ELEUSIS 1/1 GSPB AAAA BENDS
- L/C 26 / 28 OCTOBER 2009
- L/D 3 TTL WWDAYS SSHEX EIU FRI17 /MON 08 BENDS
- 08/14 CLAUSE TO APPLIED BENDS
- FREIGHT USD 49000 LUMPSUM FIOS L/S/D
- FREIGHT PAYABLE IN FULL LESS COMMISSION W/I 2 BDAYS AFTER  
S/R BS/L MARKED ' FRT PAYABLE AS PER C/P AND "CLEAN ON BOARD"  
INTO OWNER' S NOMINATED BANK IN USD CURRENCY INCLUDING  
ADDRESS COMMISSION BBB
- FRT FULLY DEEMED/EARNED ON SHIPMENT NONRETURNABLE  
CARGO

A/O VSL LOST OR NOT LOST

- LAYTIME TO COUNT UNTILL CARGO DOCS ON BOARD EXCEPT FIRST 2  
HOURS
- NOR TO BE TENDERED WWW BY CABLE, VHF, FAX, TLX, EMAIL BY  
MASTER WITHIN OFFICE WORKING HOURS FROM MONDAY TO FRIDAY  
08/17.
- MASTER OR OWNER/DISPONENT OWNER SHALL GIVE ON FIXING AND  
3/2/1 DAYS NOTICES TO THE PORT AGENTS AND CHARTS VIA BROKERS
- DEMM USD 3000 - PDPR / FREE DESPATCH BENDS
- THE RULE "ONCE ON DEMMURAGE, ALWAYS ON DEMMURAGE" TO BE  
APPLIED
- LOAD PORT AND DISCHARGE PORT DEMMURAGE, IF ANY, TO BE  
SETTLED/PAID W/I 10 BDAYS UPON OWNERS PRESENTATION BY  
FAX/EMAIL OF L/T CALCULATION WITH ALL SUPPORT DOCUMENTS.  
CHARTS TO COMMENT OR CONFIRM OWNERS CALCULATION W/I 7  
BDAYS PAYMENT TO BE EFFECTED WITHIN 3 BANKING DAYS AFTER  
CHARTERERS' CONFIRMATION



- SOF AND NOR TO BE SIGNED AND STAMPED BY THE MASTER AND AGENTS ONLY.
- BS/L TO BE MARKED "FRT PAYABLE AS PER C/P" AND "CLEAN ON BOARD".
- MASTER HAS THE RIGHT TO REJECT ANY UNCLEAN CARGO AND ASK FOR REPLACEMENT WITH SOUND ONE.
- OVERTIME AT BOTH PORTS TO BE FOR ACCOUNT OF THE PARTY ORDERING SAME
- CHARTERERS/SHIPPERS ARE RESPONSIBLE FOR PROPER STOWAGE OF CARGO
- OWNERS/MASTER/VESSEL IS RESPONSIBLE FOR ONLY QUANTITY OF PALLETS
- CHARTERERS' AGENT BOTH END

LOADING PORT AGENT:

BOCCADIFUOCO SHIPPING & C. SRL

Via P. Mascagni, 2 - 97016 Pozzallo (RG) - ITALY

E-mail: [agency@boccadifuoco.net](mailto:agency@boccadifuoco.net);

PIC MR. GALIFI

DISCHARGING PORT AGENT:

Soumar Agency Shipping Ltd

TEL: +30 210 4111135 – 4111273 - 4170863

FAX: +30 210 4171934

Email: [soumar@hol.gr](mailto:soumar@hol.gr)

- ANY TAXES/DUES ON CARGO TO BE FOR CHARTERERS ACCOUNT
- ANY TAXES/DUES ON VESSEL TO BE FOR OWNERS ACCOUNT
- OPENING AND CLOSING OF HATCH COVERS IT IS FOR OWNERS TIME AND EXPENSES
- SHORE CRANE EXPENSES TO BE FOR SHIPPERS / RECEIVERS ACCOUNT
- GA/ARBITRATION IN LONDON

- ENGLISH LAW TO APPLY, Y/A RULES AS LATEST AMENDED
  - OTHERWISE CLEAN GENCON C/P 94 WITH 1,25 % ADDCOMM TO CHRTRS AND 1,25 % SOUMAR END HERE WITH LOGICAL AMENDMENTS AS PER MAIN TERMS AGREED.
  - TERMS OF FIXTURE RECAP PREVAILS ON TERMS OF C/P
- END

[7, Dosya No 139/2009]

Anlaşmaya göre charterer navlun ödemesini yüklemenin bitimine müteakip adres komisyon ödemesini düşerek 2 iş günü içerisinde donatanın faturasıyla birlikte bildirmiş olduğu banka hesabına havale etmek zorundadır ki gemi tahliye limanına daha önce gelmemiş olsun.

*“FREIGHT PAYABLE IN FULL LESS COMMISSION WITHIN 2 BANKING DAYS AFTER S/R BS/L MARKED ‘ FREIGHT PAYABLE AS PER C/P AND “CLEAN ON BOARD” INTO OWNER'S NOMINATED BANK IN USD CURRENCY INCLUDING ADDRESS COMMISSION BBB”*

Çarterer anlaşmaya uymamış ve navlun ödemesini zamanında yapmamıştır. Bunun üzerine donatan tahliye limanına gelerek charterer ve acentesine geliş bildiriminde bulunmuş ancak hazırlık mektubunu vermemiştir. Geliş bildirimine müteakip donatan gün ve gün olmak üzere gemisinin demoraja girmesini beklemeden “detention” (alıkoyma) işletmeye başlamıştır. Donatan günlerce demir mevkiinde bekledikten sonra charterer’ ın navlun ödemesini yapabilmesi için malının tahliye edilerek alıcıya serbest bırakılması gerektiği aksi takdirde navlun ödemesini yapamayacaklarını bildirmiştir. Bunun üzerine işin daha fazla uzamasını ve gemisinin sonraki seferini kaçırmamasını istemeyen donatan armatörün bir sonraki seferini kaçırmamasından doğacak olan tüm zararı charterere rücu etme hakkına sahip olduğu halde yük üzerinde haciz hakkını kullanarak yükü “gözaltı alanına” (custody area) tahliye etmeye karar vermiş ve avukatları vasıtasıyla gerekli işlemleri başlatmıştır. Yükün liman içerisinde araçlarla başka bir bölgeye taşınacak olması tahliye masraflarını arttıracak olduğundan bu duruma ilk karşı çıkan alıcı olmuştur. Diğer taraftan charterer, donatanın yükü serbest bırakmamasından ötürü yükün alıcılarından parasını alamayacağından ve alıcılarının yükü zamanında teslim alamadıklarından dolayı hak iddia edebileceklerinden (claim açabileceklerinden)

dolayı donatan ile anlaşma yoluna gitmek zorunda kalmıştır. Buna göre çarterer donatana garanti mektubu yayınlamış ve yükün tahliye edilip alıcılara serbest bırakılmasına müteakip navlunun ve donatanın gemisinin navlun ödemesinin yapılmaması sebebiyle beklemesinden ötürü oluşan “alıkoyma”nın (detention) tahliyeye müteakip gün içerisinde eğer çıkar ise demorajla birlikte ödeneceğini taahhüt etmiştir.

Bu garanti mektubu alındıktan hemen sonra donatan tatmin olmuş ve gemi kaptanına hazırlık mektubunun arzı için talimat vermiştir. Hazırlık mektubu verildikten hemen sonra çarterpartie göre starya süresi saymaya başlamıştır.

Anlaşmaya göre sürestarya ödemesi ile ilgili olarak şöyle denmektedir;

*“LOAD PORT AND DISCHARGE PORT DEMMURAGE, IF ANY, TO BE SETTLED/PAID WITHIN 10 BANKING DAYS UPON OWNERS PRESENTATION BY FAX/EMAIL OF L/T CALCULATION WITH ALL SUPPORT DOCUMENTS. CHARTS TO COMMENT OR CONFIRM OWNERS CALCULATION WITHIN 7 BANKING DAYS PAYMENT TO BE EFFECTED WITHIN 3 BDAYS AFTER CHARTERERS’ CONFIRMATION”*

Buna göre donatanın tahliye bitiminde liman evraklarını göz önünde bulundurarak yapmış olduğu “DETENTION” ve “DEMMURAGE” hesabına istinaden çarterer 10 gün içerisinde ödeme yapmalıdır. Çarterer bu hesabı aldıktan 7 gün içerisinde yanıt vermek zorundadır.

### **3.5 Yükleme Ve Tahliye**

Gencon 94 çarterpartide “ masraflar / riskler ” bölümüne göre aksi belirtilmemişse tüm yükleme ve tahliye de tüm risk ve masraflar kiracıya aittir. Buna kullanılacak daneç ve bağlama materyali, yükün yükleme esnasında düzeltilmesi (haplama ya da trimming), sayılması da dâhildir.

Bu bölüm günümüze göre Gencon 94’ te 76’ ya göre çok daha net belirtilmiştir.

Oysaki Gencon 76 gros şartları (Gros Terms) bölümüne göre:

*“2 tonun üzerinde ki yükler için gemi vinçleri kullanılmalıdır. Ayrıca yüklemede haplama armatör hesabınadır” [8]*

O tarihlerde limancılığın pek fazla gelişmemiş olması ve sahil vinçleri yerine gemi vinçlerinin kullanılıyor olması nedeniyle charterpartilerin bu şekilde hazırlanmış olması gayet doğal karşılanmalıdır. Günümüze bakıldığında ise gelişmiş limancılık sayesinde liman vinçleriyle çok daha hızlı ve güvenli bir şekilde yük elleçlemeleri yapılabilmektedir.

Diğer taraftan Gencon 76' da gemi vinçlerinin kullanılabilmesi ile ilgili getirilen 2 tonluk kısıtlama özellikle günümüz "heavy lift" gemilerinin 800 tonluk kaldırma kapasitesine sahip gemi vinçlerine sahip olduğu hesaba katıldığında oldukça gereksiz bir madde olarak göze çarpmaktadır.

Ek olarak Gencon 76' da " F.I.O. And Free Stowed " bölümü bulunmaktadır.

**" Free in Free out And Stowed "** klozu, yüklemenin ve istifin kiracı (charterer), boşaltmanın ise gönderilen sorumluluğu altında yapılacağını belirtir. (TTK. m.1110) Böyle bir taşımada boşaltma sırasında doğan hasardan taşıyan sorumlu tutulamaz. Buna göre yüklemenin charterer, gemi tahliyesinin ise gönderilenin hesabına olduğu taşıyanın ise bu esnada sorumluluğunun olmadığı belirtilmektedir.

Kloza göre istif edilmiş yükü indirerek onu ambarlardan çıkarma gönderilen hesabına taşıyan tarafından deruhte edilir. Bununla birlikte özel bir anlaşma olmadıkça, taşıyanın boşaltma araçları ve boşaltma işçilerini temin görevi yoktur [9, s.41, 44].

Gencon 94' ün yükleme ve tahliye maddesinin ikinci bölümü "*Kargo Elleçleme Donanımı*" başlığı altında incelenir. Buna göre:

*Şayet gemi donanımsız değil ve / veya donanımsız olarak bağlanmamışsa gemi donanımlarının çalışır halde olması ve bunun kiracı tarafından kullanılabilmesine izin veriyor olmalıdır. Vinçlerin arıza yapması durumundaysa zaman sayımı yapılmaz. Gerekirse kiracı, vinçleri kullanması için gemi personelinden faydalanabilir. Vinçleri kimi kullandığına bakılmaksızın kiracı ve stevedore ya da onun hizmetlilerinin risk ve sorumluluğunda olacaktır. Vincin kullanılması sahil işçileri tarafında yapılacaksa da bu yine kiracı hesabına olacaktır. Tüm operasyon her şekilde kaptan kontrolünde olacaktır [5].*

Free out klotunun partiler açısından önemine değinmek için bunu örnek bir dava ile açıklamak yerinde olacaktır ki bazı durumlarda bu klotun da ötesine geçilerek yapılan bağlantıda tahliye miktarı çarterpartide verilmeyerek tahliyenin liman tahammüllerine göre (CQD) yapılacağı da belirtilebilir. Bu durumda taşıyanın tahliye limanını çok iyi kontrol ederek limanda herhangi bir sıkışıklığın olup olmadığını ve limanın tahliye miktarlarını bağlantı yapılmadan önce öğrenmesi gerekir ki çarterer' dan isteyeceği navlun miktarını doğru hesaplayabilsin.

### Örnek Dava 2

Yargıtay Onbirinci Hukuk Dairesi

E. 1992/6092

K. 1992/11134

T. 04.12.1992

Özet:

- I- Alıkonma (Detention) tazminatıyla ilgili uyuşmazlığın çözümü sözleşmede yer alan boşaltmayla ilgili klotun anlamlandırılmasına bağlıdır; bu nedenle CQD (Customary Quick Despatch), FO (free out) kısaltmalarının anlamının saptanması gerekir
- II- Anlaşmazlığın niteliği gereği sözleşmenin bir kısmının çevirisiyle yetinilmemeli ve tamamının çevirisi aslıyla birlikte dosyaya konmalıdır

E.T. Uluslararası Nakliye Ve Ticaret A.Ş. / Deniz Nakliyat Ticaret A.Ş.

Cemre 1

Taraflar arasındaki davadan dolayı Beyoğlu 2. Asliye Ticaret Mahkemesince verilen 15.07.1992 tarih ve 420-298 sayılı hükmün duruşmalı olarak temyizinin tetkiki davalı vekili tarafından istenmiş olmakla duruşma için tayin edilen 01.12.1992 gününde davacı avukatları O.S. ve A.B. ile davalı avukatı G.A. geldiler. Temyiz dilekçesinin süresi içinde verildiği anlaşıldıktan ve hazır bulunan taraflar avukatları dinlendikten sonra vaktin darlığından ötürü işin incelenerek karara bağlanması duruşmadan sonraya bırakılmıştı. Bu kere dosyadaki kâğıtlar okunduktan sonra işin gereği konuşulup düşünüldü.

Davacı vekili, taraflar arasında imzalanan taşıma sözleşmesi uyarınca İskenderun Limanı' dan aldığı yükü Inchon (Kore) Limanı' na götüren müvekkilinin donatanı bulunduğu M/V Cemre 1 gemisi kaptanının sözleşme gereği gerekli ihbarları yaptıktan sonra 05.06.1991 günü saat 13:30' da hazırlık mektubunu verdiğini, ancak davalının serbest iradesi ile tespit ettiği boşaltma limanında boşaltma faaliyetinin mutad boşaltma süresini 23 gün 3 saat, 30 dakika aşarak gerçekleştirdiğini davalının gemiyi mutad ve makul olmayan şekilde boşaltma süresinin fevkinde bekleterek müvekkilinin zararına neden olduğunu, alıkonma (detention, demmorage, consumption) nedeniyle uğranılan zararın ihtara rağmen ödenmediğini ileri sürerek, (173.575) ABD Dolarının, bu talep kabul edilmediği takdirde ödeme günündeki kur esas alınarak karşılığı olan (839.679.015) TL' nin davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir.

Davalı vekili cevabında, taşıma sözleşmesiyle yükleme limanında serbest zaman (laytime) esasının benimsenip, boşaltmada ise sözleşmenin 19. ve 20. maddelerine göre boşaltma süresinin CQD olarak kabul edildiğini, bu terimin boşaltma limanındaki liman teamüllerine göre boşaltmanın yapılacağı anlamına geldiğini, dava dilekçesinde belirtilen sürenin hesabına ilişkin zaman çizelgesinin (Time Sheet) müvekkiline gönderilmediğini, zira davacının böyle bir hesap yapmadığını, bunun nedeninin ise geminin CQD esasına göre charter edildiği ileri sürülerek davanın reddini istemiştir.

Mahkemece, taraflar arasındaki uyuşmazlığın çözümünün (CQD)'nin ne anlama geldiğinin tespitine bağlı olduğu, bilirkişi raporunda da belirtildiği üzere bu ibarenin mutad adet hükmünde hızlı, çabuk gönderme, acele sürat anlamını içerdiği, daha doğru bir deyişle bu anlamda kullanıldığı, bu ibarenin geminin varma limanına ulaşır ulaşmaz derhal tahliyesinin başlaması anlamını içerdiği, sözleşmenin hiçbir yerinde tahliye için rıhtımda bekleneceği ve bunun içinde tazminat ödeneceği hususunda bir ibare bulunmamasının da bu kabulü doğruladığı, zira genel uygulamada charterer' la donatan arasında boşaltma için mutabık kalınan bir zaman olmadığı takdirde charterer, koşullarına uygun makul bir sürede boşaltmayı temin edemediği takdirde donatanın alıkonmasından (detention) doğan zararları karşıladığı, bilirkişi raporuna göre günlük (7.000) ABD Dolarından davacının isteyebileceği tazminatın (162.020,83) ABD

Doların ödeme tarihindeki Türk Lirası karşılığının davalıdan tahsiline, fazlaya ilişkin istemin reddine karar verilmiştir.

**Kararı davalı vekilleri temyiz etmiştir.**

Davacı, 27.03.1991 tarihli sözleşme ile davalı tarafından bağlanan donatanı bulunduğu geminin tahliye limanı olan Inchon Limanı' da 23 gün 3 saat 30 dakika demirde beklediğini ileri sürerek bu nedenle (173.575) ABD Dolarının davalıdan, tahsilini istemiş, davalı ise; diğer savunmalarının yanı sıra sözleşmeyle boşaltma süresi için (CQD) esasının kabul edildiği, bu ibarenin boşaltma limanındaki liman teamüllerine göre boşaltmanın yapılacağı anlamına geldiğini, dolayısıyla da boş rıhtım temin edilememesinde kusuru bulunmaması nedeniyle kendisinden tazminat istenemeyeceğini savunmuştur.

Davacının donatanı bulunduğu geminin tahliye limanı olan Inchon Limanı'nda boş rıhtım bulunmaması nedeniyle tahliyeden önce belirtilen süre kadar demirde beklediği ihtilafsız olup, davada da boş rıhtım temin edilememesinde davalının veya eylemlerinden sorumlu bulunduğu kişi ve kuruluşların kusurlu bulunduğu ileri sürülmüş değildir.

Şu halde uyuşmazlığın çözümü sözleşme ek maddeler 19' da yer alan (Kargo CQD FO esasına göre boşaltılacaktır) ibaresinin anlamında, daha doğru bir deyişle sözleşmede bu ibarenin yer almasının davacının demirde bekleme süresi için tazminat istemine engel teşkil edip etmediği noktasında toplanmaktadır.

Her ne kadar mahkemece bu husustaki bilirkişi incelemesi yaptırılmış ve bu rapora dayanılarak yazılı şekilde hüküm tesisi cihetine gidilmiş ise de, dosya kapsamından bilirkişilerce sözleşmenin tamamıyla incelenmediği, sadece ibraz edilen belirli bölümleri incelenerek rapor hazırlandığı anlaşılmaktadır. Mahkemece, sözleşmenin belirli bölümlerinin çizilmesi ve de ek kloz ve maddeler ilave edilmesi nazara alınarak öncelikle sözleşme orijinalinin tamamının tercümesi, aslı ile birlikte dosyaya celp olunmak ve gerektiğinde deniz ticareti ile ilgili Uluslararası kuruluş ve odalardan CQD ibaresinin ne anlama geldiği sorularak cevapları dosyaya konulmalı ve birisi uzakyol kaptanı, diğerleri ise deniz ticareti alanında uzman olan öğretim üyelerinden oluşturulacak yeni bir bilirkişi kurulundan rapor alınarak, sonucuna göre

bir karar verilmelidir. Anılan hususlar nazara alınmadan eksik inceleme ile verilen hükmün davalı yararına bozulması gerekmiştir.

Sonuç: Yukarıda açıklanan nedenlerle davalı vekillerinin temyiz itirazlarının kabulü ile hükmün davalı yararına BOZULMASINA, 250.000 lira duruşma vekâlet ücretinin davacıdan alınarak davalıya verilmesine, ödediği temyiz peşin harcının isteği halinde temyiz edene iadesine, 04.12.1992 tarihinde oybirliğiyle karar verildi [6, s.431].

Gencon 94' de üçüncü bölümde "Stevedore Hasarları" konusuna değinilmiştir. Part II kloz 5(c)' de 83 ve 88 satırları arasında bu konuyla ilgili açıklama getirilmiştir.

Buna göre:

*Kaptan stevedore' un gemiye verdiği hasarı ilk fırsatta kiracıya ya da onun acentesine ve stevedore' a haber vermesi ve stevedore' un yazılı onayını alması koşuluyla; kiracı stevedore' un gemiye verdiği hasarlardan sorumlu tutulacaktır [5].*

Hasar, sefer bitiminden önce kiracı tarafından giderilerek, gerekirse klas onayı da alınacaktır. Bu arada ki tüm masraflar ve zaman sayımı kiracı hesabına olacaktır. Geminin sürestaryaya girmesi durumunda çarterer bunu karşılayacaktır.

Gencon 94' ün aynı maddesinin "b" bendinde (kloz 5(b)) 61 ve 75. satırlar arasında kreyn arızalarıyla ilgili zaman sayımına değinildiği halde; Gencon 76' da bu kısım muallakta bırakılmıştır. Özellikle 66 ile 69. satırlar arasında kalan kısım taşıyanın yükleme ve tahliyeden sorumlu olduğu durumda taşıyandan kaynaklanan kreyn arızalarında ki zaman sayımından bahsetmektedir. Buna göre taşıyan böyle bir arıza durumunda oranlı olarak sorumlu olacaktır. Örneğin;

4 kreyni olan bir geminin bir kreyni arızalanmış ise bu zamanın yüzde yüzünü değil yüzde 25' ini durduracaktır. Arıza yapan kreynin bulunduğu ambarın yükleme ya da tahliyesinin bitirilmiş olması durumunda ise zaman sayımı yapılmayacaktır. [10, s.79]

### **3.6 Starya**

Her ikisinde de, hazırlık mektubunun çalışma saatleri içerisinde ve öğleden sonra verilmiş olması zaman sayımını ertesi günün sabahı saat 06:00 LT' de başlatırken; öğleden önce verilmiş olması zaman sayımını aynı günün öğlesinde başlatmaktadır.



Gencon 76' da öğlenden kastedilen 13:00 iken Gencon 94' de 12:00' dir. Günümüzde bu madde genelde 08:00 / 14:00 olarak değiştirilir ve buna da “Gencon 2pm/8am ihbar klozu” denir.

Gencon 76' da;

Geminin yükleme veya tahliyesine başlamadan önceki beklemesinin zaman sayımından olduğu belirtilmektedir [8].

Gencon 94' te de aynı durum daha açık şekilde şöyle belirtilmektedir:

*“Geminin limana veya liman dışına varmasıyla yükleme/ boşaltma rıhtımı müsait değil ise gemi, serbest pratikada olsun veya olmasın gümrük işlemleri yapılsın veya yapılsın hazırlık mektubunu çalışma saatleri içerisinde verme yetkisine sahip olur. Staryanın veya sürastarya sayımı kaptanın, geminin ilgili her durumuyla birlikte hazır olduğunu taahhüt etmesi koşuluyla sanki rıhtımdaymış ve yükleme/ boşaltmaya hazırmış gibi başlar”* [5].

Burada özellikle üzerinde durulması gereken nokta Gencon 94' deki son cümledir ki burada der ki:

*“Staryanın veya sürastarya sayımı kaptanın, geminin ilgili her durumuyla birlikte hazır olduğunu taahhüt etmesi koşuluyla sanki rıhtımdaymış ve yükleme/ boşaltmaya hazırmış gibi başlar”*

Bu son duruma göre; geminin yükleme/ tahliyesini yapmaya hazır olmadığı ya da yükleme/ tahliyesini yapmak için yanaştığı rıhtımda gerçekten buna hazır olmadığının anlaşılması durumunda zaman sayımı o anda kesintiye uğrar ve geminin yük operasyonuna hazır olduğu andan itibaren yeniden saymaya başlar. Dolayısıyla donatan önceki beklemelerini de starya süresinden saydıracaktır. Bu durumu Gencon 94' de kloz 6(c)'de 117 ve 119. Satırlar arasındaki cümleden fark edebilmekteyiz. Bu cümlelerin silinmesi durumunda Gencon 76' da olduğu gibi zaman sayımı kesintiye uğramayacak; geminin kabul edildiği andan itibaren yeniden saymaya başlayacaktır ve eski hazırlık mektubu geçersiz sayılacaktır.

## Örnek 2

MV ATADURU gemisi 3 / 6 Nisan 2009 tarihli laycan ile Ukrayna' nin Odessa limanından 26.400 metrik ton galvanizli rulo saç yüklemek üzere ssex olarak bağlanmış ve kaptan 05 Nisan 2009 Pazar günü saat 11:30 LT' de liman önünde demirleyerek hazırlık mektubunu yükleme operasyonunu yerine getirmek üzere gemisinin hazır olduğunu bildirmiştir.

Bu durumda hazırlık mektubu ilk iş günü olan 06 Nisan 2009 Pazartesi 08:00'de kabul edilerek zaman sayımı aynı gün saat 13:00' de başlamalıdır. Ancak geminin 7 Nisan 2009 saat 16:00 LT' de yanaştığında tarafsız ambar sörveyörü tarafından ambarlarının ıslak olduğu görülmüş ve yükü yüklemek için hazır olmadığı raporuyla tespit edilerek gemi reddedilmiştir. Bunun üzerine kaptan geminin ambarlarını kurutup tekrar hazırlayarak ertesi gün ikinci bir sörvey talep etmiştir. Yapılan ikinci ambar sörveyi sonucu 08 Nisan 2009' da saat 15:40 LT' de gemi çarterer tarafından kabul edilebilmiştir. Bu durumda GENCON 76' ya göre ilk verilen hazırlık mektubu geçersiz sayılmış ve kaptandan geminin hazır olarak kabul edildiği 08 Nisan 2009 15:40 LT itibariyle yeni bir hazırlık mektubu talep edilmiştir. Çarterpartie göre zaman sayımı 9 Nisan 2009 saat 08:00'den itibaren yeniden başlatılmıştır [7, Dosya No 56/2009]. Oysaki Gencon 94' e göre bağlantı yapılmış ya da aşağıda ki madde çarterparti' ye eklenmiş olsa idi zaman sadece 7 Nisan 2009 saat 16:00' dan 08 Nisan 2009 saat 15:40' a kadar kesintiye uğrayacaktı ve donatanın kaybı sadece 23 saat 40 dakika olacaktı.

*“If, after inspection, the Vessel is found not to be ready in all respects to load/discharge time lost after the discovery thereof until the Vessel is again ready to load/discharge shall not count as laytime” [5].*

Bazı durumlarda hazırlık mektubunun kabulü ve sayımı aynı anda başlayabilir. Çarterer' den donatana gelecek olan yanaşma talimatıyla birlikte geminin liman da sırasını kaybederek daha fazla beklemesine sebebiyet verileceğinden bu durum geminin “Alıkoyulması” (Detention) olarak addedilecektir. Özellikle yük evraklarının zamanında yükleme ya da tahliye limanına yetişmemesi durumunda geminin limana alınmak istenmesi ancak çartererin doğrudan doğruya donatana geminin yanaşmasına izin verilmemesi talimatının verildiği durumlarda talimat hazırlık mektubu verilmeden önce verilmiş ise hazırlık mektubunun verilmesiyle

birlikte zaman sayımı başlatılır. Ancak çarterlerden direk olarak herhangi bir talimatın gelmemesi durumunda yük evraklarının hazır olmaması ya da yetişmemesi durumu alıkoyma olarak addedilemez ki yanaşmama talimatı acenteden dahi gelmiş olsun. Bu durumda donatanın sadece çarterpartiden doğacak olan sürestaryaya hakkı olacaktır. [11, The “World Navigator” March 11 and 13, 1991].

Durum her ne olursa olsun gerek taşıyan gerekse de taşıtanın çarterparti sözleşme hükümlerine göre hareket etmemesi fevri davranan taraf için çok ağır sonuçları beraberinde getirebilir. Taşıyanın mukavele de belirtilen tarihlere riayet etmemesi sadece taşıyanı yükünü kaçırmışından dolayı zarar ve sıkıntıya sokmakla kalmayıp taşıtanın bu geç kalmadan kaynaklanabilecek zarar ve ziyanını da karşılamak zorunda bırakabilecektir. Bazı durumlarda taşıma sözleşmesi “takip eden sefer” şeklinde ve tarih belirtilmeksizin yapılabilmektedir ki taşıyanın anlaşmaya aykırı şekilde daha iyi navlunlu bir seferi araya koyması engellenmiş olsun.

### Örnek Dava 3

Tem. Tic. D.

E.43/2366

K. 2196

24.10.1944

H. Kara/C. Turker

Özet:

I – Geminin nezaman yüklemeye hazır tutulacağı mukavelede tayin edilmemişse taşıtanın bunu hâkime tayin ettirmesi gerektir. Bu suretle hareket etmeyen taşıtan, kendisini çarter mukavelesi ile bağlı saymakta haklı olamaz.

II- Taşıtan kendi yükünden önce başkasının yükünün taşınacağını bildiği ve buna muvafakat ettiği takdirde yükleme tarihinin tespitinde diğer mukavelenin yerine getirileceği tarihin göz önünde tutulması icap eder.

Davacı vekili, müvekkilinin dava olunanla akdeylediği mukavele mucibince, Mersin’de Kız Kulesi ve Alata limanından dökme halinde yüklenecek harnupları Burgaz ve Edirne’ye nakletmek üzere Adem Arslan isimindeki motorunu biraderi

Ömer Kaptan ile Mersin' e gönderdiği ve 9 gün orada beklediği halde dava olunan mukavele hilafına mallarını Şark vapuruna tahmil etmiş ve bu suretle motoru 9 gün bekllettikten sonra boş olarak dönmeğe mecbur kalmış olduğundan, beher ton için 18 lira olarak tahakkuk eden navlundan müvekkilinin bakiye alacağı olan 3650 liranın faiz ve vekalet ücretinin tahsili ile alamadığı cihetle davanın reddini ve navlun ücretine mahsuben verdiği 400 lira ile teslim ettiği 400 harar bedeli 1000 liranın davacıdan tahsilini karşılıklı olarak istemişlerdir.

**HÜKÜM:** Tafsilatlı ilamda yazılı olduğu üzere davacının harnuptan yüklemek üzere muayyen vakitte mahalline gitmediği anlaşılmasına mebni, navlun talebi hakkındaki davanın reddine ve dava olunan alacağı olduğu anlaşılan 1300 liranın %5 faiz ve %5 vekalet ücretiyle birlikte davacıdan tahsiline ve ziyade iddianın reddine karar verildiğini natıktır.

*Temyiz ve duruşma isteyen:* Hasan Kara vekili avukat Osman Refik Beğen.

**TEMYİZ KARARI:** Davalının harar bedeline taalluk eden mukabil davası dinlettiği şahitlerin şahadetleri ve vukuf ehli rapor ile sübut bulmuş ve delillerin taktirinde bir isabetsizlik bulunmamış olduğundan davacının bu hususta taalluk eden temyiz itirazı yerinde değilse de, hadisede seferin başlangıç ve müddeti ve motorun Mersin limanına muvasalat edeceği tarih taraflar arasında tayin ve tespit edilmemiş olduğundan kiracı (*çarterer*) mevkiinde bulunan davalının Deniz Ticaret Kanununun 1131. maddesi hükmünce daha evvel hakime müracaatla daha ziyade gecikmesi caiz olmayan yolculuk gününü tayin ettirmesi icap ettiği ve bu suretle hareket etmeyen davalı kendisini sözü geçen çarter mukavelenamesiyle bağlı saymamakta haklı olamayacağı halde mahkemece bu cihet düşünülmezsizin mutad olan müddet vukuf ehline tayin ettirilmek suretiyle ihtilafın halli cihetine gidilmesi ve kiralanan motorun dava mevzuuna müteallik sefere başlamazdan evvel davacının malumat ve muvavafakatı altında Zonguldak' a gittiği ve buradan aldığı kömür hamulesini Fethiye' ye getirdiği tarihler liman idaresinden tahkik edilerek bundan dolayı geçen müddetin hukuki miktarının tespiti gerekli iken bu yolda muamele ifa edilmeyerek vukuf ehlinin tahmin ve taktire dayanan bu husustaki müteaalasının kabulü ile ona göre karar verilmesi yolsuz ve temyiz edenin temyiz itirazları bu sebeplerden dolayı varid bulunmuş olduğundan temyiz olunan hükmün bu sebepten dolayı Hukuk Usulü

Muhakemeleri Kanununun 428. Maddesi gereğince bozulmasına .... 24/10/1944 tarihinde oy birliğiyle karar verildi [ 12, s.191 ]

Gencon 94' de 76' dan farklı olarak 115 ve 116. satırlardan anlaşılacağı üzere;

Bekleme bölgesinden ya da demir mevkiinden yükleme ya da tahliye limanına yanaşana kadar (yanaşmaktan kastedilen tüm halatlar sahilde ve volta edilmiş olacak) geçen süre de zaman sayılmaz. Buna demir alma, pilotun gemiye çıkması da dahildir. Ancak hazırlık mektubu sunulur ve charterpartie uygun olarak kabul edilir. Geminin yer değiştirmesi (shifting) ve manevra esnasında zaman sayımı durdurularak yanaşıktan sonra tekrar başlatılır [13, s.38].

Oysaki hatırlayacağımız üzere Gencon 76' da, geminin yükleme veya tahliyesine başlamadan önceki beklemesinin zaman sayımından olduğu belirtilmekteydi [8]. Bu durumda Gencon 94' de belirtilmiş olan zaman sayımını durdurulmaktan bahsedilemez.

Diğer önemli farklılık ise Gencon 94 kloz 6(c) 109 ve 111. satırlar arasında göze çarpmaktadır. Buna göre limanın yoğun olduğu durumlarda geminin hazırlık mektubunu varışında demir bölgesi, pilot noktası ve/veya yanaşmadan önce verme hakkına sahiptir. Bu durumda donatana hazırlık mektubunu bekletmeden verebilme imkanı sağlanmıştır.

### **3.7 SÜRASTARYA (DEMORAJ)**

Her iki charterpartide de charterer tarafından yükleme veya boşaltma limanında her bir gün veya günün bir kısmının pro ratası için ödenir. Sürastarya geçen her günün üzerine düşer ve 94' de donatanın faturasının alınması üzerine ödeneceği belirtilmektedir. Yükleme ve tahliye süreleri birbirinden bağımsız olarak yapılan bağlantılarda yükleme limanı ve tahliye limanı sürestaryaları ayrı ayrı çıkarılır. Bu sebepten yükleme bitiminde tahliye beklenmeksizin, eğer varsa, donatan yükleme limanı sürestaryasını hesaplayarak faturasını charterer' e gönderebilir.

Sürestaryanın yukarıda anlatılan koşullarda ödenmemesi üzerine Gencon 94' e göre:

*Donatan charterere bu yanlışlığın düzeltilmesi için yazılı uyarıyla 96 saat mühlet verir. Eğer sürastarya bu sürenin sonunda da ödenmemişse ve eğer gemi yükleme*

*limanında ise donatan charter partiyi istediği zaman iptal etmek ve bu durumdan dolayı uğradığı zararın telafisini isteme hakkına sahiptir [5].*

Gencon 76' ya göre:

*Gemi demorajı yükleme ve tahliye limanı birlikte yapılmak üzere 10 gün içerisinde ödenmelidir [8].*

Günümüzde deniz ticaretinin gelişmesi ve gemi günlük kazançlarının yükselmesi sebebiyle markette gemiler arasında daha iyi navlunlu yükleri kapma yarışı başlamıştır. Bu yarış da gemilerin iyi navlunla bağladıkları yüklerini kaçırmamaları, doğal olarak, zamanında yükleme limanında olabilmelerine bağlıdır. Bu bilgiler ışığında tahliyesine müteakip bırakın 10 gün beklemeyi; donatanın yapmış olduğu hesaba chartererin vereceği yanıt için 96 saat bekleme süresi dahi özellikle uzun sürestaryalar da donatanı mali yönden zor durumda bırakabilir.

Deniz ticareti hukukunda navlun sözleşmelerinde belki de en çok sorunun ve yanlış anlaşılmanın yaşandığı kısım yükleme zamanı ve zaman sayımıdır. Her iki partide de zaman sayımında önemli olan hazırlık mektubunun kabulü ve zaman sayımının başlamasıdır (bkz 3.6 Starya). Hazırlık mektubunun kabulü ve zaman sayımı ile mücbir bir takım sebeplerle (bkz Örnek 1) zaman sayımının bölünmesi durumları haricinde kimi durum da "Alıkoyma" (Detention) işletilmek istenebilir. Hukuki olarak farklı olsa da hafta sonu ve tatiller de dahil edilmek şartıyla sürestarya gibi hesaplanır.

### **3.8 HACİZ KLOZU**

Her iki charterpartide de;

*"Donatan, yükün, yük ile ilgili ödenebilecek tüm alt navlunların, navlunun, ölü navlunun, sürestaryanın, zarar talep etme hakkının ve aynısını geri alma masrafları da dahil olmak üzere bu charterparti altında ki tüm miktarlar üzerinde haciz hakkına sahiptir" [5][8] .*

Ancak Gencon 76' da ek olarak;

*"Donatan alıkoymadan kaynaklanan (detention) alacakları için de yükün üzerinde haciz hakkına sahiptir" [ 8 ].*

### 3.9 IPTAL KLOZU

Her iki çarterpartide de; gemi, rıhtımda olsun ya da olmasın belirlenen iptal tarihinde yüklemeye hazır değil ise, çarterer çarterpartiyi iptal etme hakkın sahip olur. Ancak Gencon 94' de ek olarak aşağıdaki madde eklenmiştir:

*Eğer donatan, elinden gelenin en iyisini yapmış olmasına karşın, geminin iptal gününde hazır olamayacağını görebiliyorsa gecikmeden çarterere geminin hazır olabileceği tarihi bildirmeli ve çarterere çarterpartiyi iptal mi edeceğini yoksa yeni bir iptal gününde anlaşmaya mı varacağını sormalıdır. [ 5 ].*

Böyle bir seçenek donatanın bildirisi alındıktan sonra 48 saat içinde çarterer tarafından bildirilmelidir. Eğer çarterer iptal seçeneğini kullanmazsa bu çarterparti, yeni iptal günü donatanın bildirisindeki yeni hazır olma gününden sonraki 7. gün olarak kabul edilerek değiştirilmiş sayılır.

Bu seçenek sadece bir kez uygulanır ve geminin bir daha gecikmesi durumunda çarterer bu çarterpartiyi iptal etme hakkını kazanır.

Gencon 94' e eklenen bu madde donatanın lehine olsa da bölüm 3.7' de daha detaylı olarak açıklamış olduğum market koşulları sebebiyle 48 saat donatan için uzun bir süreç olabilir. Özellikle kısa seferler gözönüne alındığında çarterer' den yanıt gelmeden önce donatanın gemisi yükleme limanına ulaşmış olabilir. Bu durumda geminin iptal edilmesinin donatana zaman kaybı, yakıt maliyeti, varsa kanal geçiş ücreti gibi ek maliyetler yükleyeceği de unutulmamalıdır. Böyle bir durumla karşılaşmak istemeyen donatan çarterpartisinde aşağıdaki değişikliği şart koşarak 48 saati enazından 24 saate çekebilir:

*“INCASE VSL IS DELAYING AND SEEMS TO BE MISSING HER CANCELLING DATE OWNERS TO IMMEDIATELY NOTIFY CHRYS OF THE DELAY AND REQUEST AND EXTENTION ON THE CANCELLING DATE. CHARTERERS UPON RECEIVING OWNERS WRITTEN REQUEST FOR AN EXTENTION ON THE CANCELLING DATE ARE TO ADVISE OWNERS WITHIN 24 HOURS OF RECEIVING OWNERS REQUEST IF THEY CHOOSE TO MAINTAIN OR CANCEL THE VESSEL”*

Gencon 76' da ise charterer, donatanın uzatma talebine geminin yükleme limanına varmadan 24 saat öncesine kadar yanıt vermelidir. Elbette bu durum donatan adına çok daha ciddi sıkıntılara sebep olabilir.

### **3.10 KONİŞMENTO**

Gencon 76' da konşimentoya göre navlun miktarı ile daha önce charterparti' de kararlaştırılmış navlun miktarı arasında fark var ise bu farkın peşinen kaptana ödenmesi hususu üzerine özellikle vurgu yapılmaktadır. O dönemde bankacılık sisteminin yeterince gelişmemiş olması ve navlun ödemelerinin peşinen yükleme ya da tahliye limanında yapılıyor olmasından dolayı gayet doğal karşılanmalıdır.

Oysaki gencon 94' de gelişmiş bankacılık sistemi de göz önüne alınarak:

*“Konşimento kaptan tarafından ya da donatanın yazılı onayını almak şartıyla donatan acentesi tarafından, bu charterpartiye hüküm vermeksizin “congenbill 1994” konşimento formunda imzalanıp sunulacak ve bir kopyası da charterer' a verilecektir. Charterer, donatanı konşimentonun imzalanmasından doğabilecek her türlü sorumluluk ve sonuçlara bağlı olarak donatanın bu charterparti altında kabul ettiklerinin dışındaki konşimentonun maddeleri ya da içeriğinden daha meşakkatli sorumluluklar veya zarara yol açabilecek sorumluluklar karşısında tazmin edecektir” [ 5 ]*

denmektedir.

Görüldüğü üzere Gencon 94' de konşimento formu üzerinde durulmuş ve charterpartiye atıfta bulunulmuştur.

#### Örnek Dava 4

Yargıtay Onbirinci Hukuk Dairesi

E. 1982/2838

K. 1982/3274

T. 6.7.1982



## Konşimento Kayıtları

Özet: Davacı şirketin davalı işletmeye çektiği telekste navlun konusunda kesin bir anlaşmaya varılmadığı “takribi” kelimesi kullanılmak suretiyle fiyat sorulduğu ve daha sonra davalının düzenlediği konşimentonun bir nüshasının davacıya teslim edildiği ve orada navlun ücretinin m<sup>3</sup> (metre küp) üzerinden alınacağı yazılı bulunduğu göre konşimentonun akdi ilişkiyi düzenleyen bir delil niteliğinde olduğunun kabulü gerekir.

(TTK. M.1110)

Taraflar arasındaki davadan dolayı İstanbul Mahkemesi’nce verilen 31.03.1982 tarih ve 281/2940 sayılı hükmün temyizden tetkiki davacı avukatı tarafından istenmiş ve temyiz dilekçesinin süresi içinde verildiği anlaşılmış olmakla dosyadaki kağıtlar okundu gereği konuşularak düşünüldü:

Davacı vekili, davalı ile teleks yolu ile akdedilen deniz yolu ile taşıma mukavelesinde taşıma ücretinin (ton) üzerinden hesaplanması gerekirken hacim (m<sup>3</sup>) üzerinden yapılan hesaplama sonucu fazla navlun tahakkuk ettirdiği gibi bu nedenle müvekkilinden fazladan gümrük, belediye, rıhtım v.s. vergisi tahsil edildiğini, bu sebeple müvekkilinin uğradığı zarar miktarının (1.645.777) lira olduğunu ileri sürerek bu miktarın davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir.

Davalı vekili, teleks ile anlaşma iddiasını kabul etmemiş, kesin anlaşmanın, davacının Bremen acentesine başvurması üzerine yapıldığını ve konşimentoya hacim esasından meşruhat verildiğini savunarak davanın reddini istemiştir.

Mahkemece, teleksle takribi fiyat sorulmasının bir anlaşma niteliğinde olmadığı, yükleme sırasında hacim esasından nazara alınarak yapıldığına göre taşımanın da hacim üzerinden yapıldığı görüşüyle davanın reddine karar vermiştir.

Kararı, davacı vekili temyiz etmiştir.

Dosyadaki yazılara, kararın dayandığı delillerle gerektirici sebeplere ve delillerin takdirinde bir isabetsizlik bulunmamasına ve davacı şirketin davalı işletmeye çektiği 18.10.1980 tarihli telekste navlun konusunda kesin bir anlaşmaya varılmadığı, “takribi” kelimesi kullanılmak suretiyle fiyat sorulduğu ve ahiren davalının düzenlediği konşimentonun bir nüshasının davacıya teslim edildiği ve orada navlun ücretinin m<sup>3</sup> üzerinden alınacağı yazılı bulunmasına ve kaldı ki taraflar arasında

bir navlun sözleşmesi bulunmadığı cihetle TTK. nın 1110. maddesine göre konşimentonun akdi ilişkiyi düzenleyen bir delil niteliğinde olduğunun kabulü gerekmesine ve ayrıca davacı taraf hiçbir kaydı ihtirazı dermeyan etmeksizin konşimentoya dayanılarak hesap edilen navlun bedelini tam olarak ödemiş bulunmasına göre davacı vekilinin bütün temyiz itirazları yerinde değildir.

Sonuç: Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı davacı vekilinin bütün temyiz itirazlarının reddi ile usul ve kanuna uygun bulunan hükmün onanmasına, (...) 06.07.1982 tarihinde oybirliğiyle karar verildi [6, s.182].

### **3.11 İKİ TARAFIN KUSURU İLE ÇATIŞMA KLOZU (BOTH-TO-BLAME COLLISION)**

Bu kloz sadece Gencon 94' de yer almaktadır. Buna göre:

*“Eğer gemi diğer geminin hatası sonucu ve kaptanın, gemicinin, kılavuz kaptanın ya da donatanın adamlarının sefer sırasında ya da gemi yönetimindeki herhangi bir hareket, hata veya ihmallerinden dolayı çatışmaya girmiş ise taşınan yükün sahibi diğerlerine ya da diğer gemiye ya da donatanına karşı gelebilecek zarar veya sorumluluktan dolayı donatanı tazmin edecektir, böyle bir zarar veya sorumluluk, bahsedilen yükün sahibinin zararını, hasarını ya da diğerleri ya da diğer gemi ya da donatanının bahsedilen yük sahibine ödeyebileceği ya da ödediklerini ve taşımayı yapan gemi ya da donatanı tarafından diğerleri ya da diğer gemi ya da donatanına karşı ödediği tazminatları içerir” [5].*

Gencon 94' de açık bir ifade kullanılarak ve 3. şahısların nispi oranda sebep olduğu hasarlarla ilgili çarterer' e sorumluluk yükleyerek donatanın lehine bir madde olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durumda çarterer diğer geminin zararına da ortak olmuş olacaktır. Ancak bu durumda dahi bu klozun önemi ve faydası o çarterparti' ye uygulanacak yasa ve çarterparti' nin diğer hükümlerine göre değişebilmektedir.

Her iki tarafın kusuru ile çatışma klozunda İngiliz, Alman ve Türk Hukukuna göre çatma halinde yüzde yüz bir gemi kusurlu ise bu gemide yükü bulunan taşıtan malına gelen hasar bakımından bu taşıyana müracaatı halinde “Teknik Kusur Def” i ile bu talebi geçersiz kılınmakta, karşı geminin kusuru olmaması nedeni ile ona da gidilememektedir. Müşterek kusurda ise Türk hukuku açısından ancak müşterek

kusur başlıklı TTK Madde 1218' e göre taşıyana gidildiği takdirde taşıyan kusur oranında sorumlu olmakta, TTK Madde 947/2 ve TTK Madde 1062 ye göre müracaat edildiği takdirde yine taşıyan teknik kusur def' inden yararlanmakta ve taşıyan talepte bulunamamaktadır [14].

Anlaşılacağı üzere, çatmada müşterek kusur olması durumunda taşıyanın yüküne gelen hasar ile ilgili talebi yükünün bulunduğu gemiden yapılamamakta olup; ancak kusuru nispetin de karşı gemiden yapılabilmektedir. 1910 Brüksel Çatma Konvansiyonu 4. Maddesi' ne göre taşıyan zararını ancak karşı gemiden onun kusuru oranında talep etmekte ve karşı gemide ödediği tazminatı diğer gemiden talep edememektedir. [15]

Bu konvansiyona taraf olmayan USA Hukukuna göre ise bu konvansiyona taraf olmamaları nedeni ile müşterek kusurlu bir çatmada her iki gemide peşinen yüzde elli kusurlu sayılmakta taşıyan zararının tamamını ancak karşı gemiden talep etmekte, karşı gemide ödediği tazminatın yarısını diğer gemiden talep edebilmektedir. Bu durumda taşıyan zor durumda kalabilmektedir.

### **3.12 MÜŞTEREK AVARYA VE NEW JASON KLOZU**

Gencon 76' da Müşterek Avarya (General Avarage) olarak geçen bu kloz Gencon 94' de Müşterek Avarya ve New Jason Kloz' u olarak yer almaktadır. Gencon 76' ya göre; genel avarya York-Antwerp 1974 kurallarına göre çözümlenecektir ki kayıp donatan adına çalışanların hatalarından kaynaklanmış olsun. Gencon 94' de bu;

*“York Antwerp 1994 kurallarına ve herhangi sonradan yapılan değişikliklere dayanarak kararlaştırılmadıkça Londra' da ayarlanacaktır. Yük sahibi aynı miktar, donatanın adamlarının hatası veya ihmali sonucu ödenecek olsa bile müşterek masraflarda yüke düşen payını ödeyecektir”* [5].

Buraya kadar tek farklılık York Antwerp 76 ve 94 kurallarından gelen farklılıktır ki 94' de bu kurallar herhangi sonradan yapılan değişikliklere dayanarak kararlaştırılmamış olsun.

Eğer müşterek avarya Gencon 94' e göre Amerika Birleşik Devletlerinin hukuk ve tahammüllerine göre uygulanacaksa buna New Jason Klozu adı verilir.

Bu klozda 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 denmektedir.

*“Seferin başlamasından önce veya sonra ihmal sonucu veya değil kaza, tehlike, hasar veya kötü bir hadise durumunda veya sonucunda donatan kanunen, sözleşme yada başka bir şekilde dolaylı sorumlu değildir, yükletici, alıcı yada yük sahibi müşterek avaryadan kaynaklanan zarar, masraflar veya fedakarlıklara katılacak ve yük ile ilgili kurtarma masrafları veya diğer harcamaları ödeyecektir. Eğer kurtarma gemisi Donatana aitse veya donatan tarafından yönetiliyorsa kurtarma masrafları sanki kurtarma gemisi yabancı birisine aitmiş gibi tam olarak ödenecektir. Donatanın veya acentesinin yükle ilgili kurtarma veya diğer masrafları karşılayacak tahmini katkı miktarı eğer gerekirse teslimden önce yük, yükleyici, alıcı veya yük sahibi tarafından donatana teslim edilecektir” [5]*

### **3.13 VERGİLER VE RESİMLER**

Gencon 76’ da geçen teminat (indemnity) bölümü kaldırılarak Gencon 94’ de vergiler ve resimler bölümü yer almıştır ki 76’ da teminat navlun miktarını aşamaz denmektedir.

Gencon 94’ e göre;

**Gemi üzerindeki :** Donatan hesaplandığı şekilde gemi üzerine düşen bütün vergi, rüsum ve resimleri ödeyecektir

**Yük üzerindeki :** Çarterer hesaplandığı şekilde yük üzerine düşen bütün vergi, rüsum ve resimleri ödeyecektir

**Navlun üzerindeki :** Çarterpartide belirlenmiş olan ve aksi belirtilmedikçe navlun üzerindeki vergiler çarterer tarafından ödenecektir [5].

### **3.14 ACENTA**

Her iki çarterpartide de aksi belirtilmemişse her türlü durumda donatan kendi acentesini hem yükleme hem de boşaltma limanında kendisi atayacaktır.

### 3.15 BROKERLİK

Her iki charterpartide de navlun, ölü navlun ve demoraj üzerinden kazanılan brokerlik ücreti anlaşılan ve charterpartide belirtilen oran üzerinden brokere ödenir. Taşımanın gerçekleştirilememesi durumunda tahmini navlunun 1/3 oranı üzerinden brokerlik komisyonu sorumlu taraf tarafından ileride yapacağı masrafları ve çalışmaları için broker tarafına tazmin edilir. Birden çok sefer durumunda tazminat miktarı taraflar arasında karşılıklı anlaşılır [5] [8].

### 3.16 GENEL GREV KLOZU

Her iki durumda da;

(a) *Gemi son limanından hareket etmeye hazır olduğunda ya da yükleme limanı yada limanlarına olan seferin her hangi bir anında ya da varışından sonra eğer yüklemeyi engelleyen yada etkileyen bir grev ya da lock-out varsa kaptan ya da donatan chartererdan geçen süreyi astarya zamanından sayılmasının bildirilmesini isteyebilir. Böyle bir bildirmeden sonra charterer yazılı olarak (mail, teleks ya da telgraf yolu ile) 24 saat içinde bir bildirge yayınlamaz ise donatan bu charterpartiyi iptal etme hakkına sahiptir. Eğer yükün bir kısmı çoktan yüklenmiş ise donatan aynı şekilde hareket edecektir, (navlun yüklenen miktar üzerinden ödenecektir) ve geri kalan boş tonajı kendi hesabına başka bir yük ile tamamlama hakkına sahiptir [5] [8].*

(b) *Geminin boşaltma limanına veya açığına gelmesinden sonra veya gelmesiyle boşaltmayı engelleyecek ya da etkileyecek bir grev ya da lock-out varsa ve 48 saat içerisinde çözülmezse [5] [8]*

Çarterparti 94' e göre "çarterer" tarafından; 76' ya göre ise; "alıcı" tarafından gemiyi grev ya da lock-outun bitimine kadar boşaltma süresinin bitiminden itibaren yarı sürastarya vererek ve grev ya da lock-out'un bitimiyle boşaltmanın tamamlanmasına kadar geçen süre içinde tam sürastarya vererek boşaltma limanında tutma hakkına ya da gemiyi grev ya da lock-out' dan etkilenmeyecek ve güvenli bir şekilde boşaltma yapabilecek başka bir limana gönderme hakkına sahiptir. Böyle bir

*gönderme işlemi kaptan veya donatan grev ya da lock-out bildirimini yaptıktan sonra 48 saat içerisinde gerçekleştirilmelidir. Öyle bir limanda yükün teslimi sırasında bu charter partinin ve konşimentonun bütün koşulları kabul edilecektir ve yeni liman 100 mili aşmadıkça gemi sanki asıl boşaltma limanındaymış gibi kararlaştırılan navlunu alır, eğer mesafe 100 mili geçerse navlun uygun oranda arttırılır [5] [8].*

*(c) Yukarıda bahsedilen zorunluluklar hariç yükleme ve boşaltmayı etkileyen ya da engelleyen herhangi bir grev ya da lock-out' un sonuçlarından dolayı ne charterer ne de donatan sorumlu olacaktır [5] [8].*

Görüldüğü gibi bu klozda tek fark Gencon 76' da grev ya da lokavt (lock-out)'da geçen süreden dolayı verilen dispecin ve tahliye esnasında geçen süreye istinaden çıkacak sürestaryanın kiracı yerine alıcının (receiver) ödemesi gerektiğidir. Bu durum aslında charterer ile donatan arasında yapılan sözleşmenin doğasına aykırı bir durumdur.

Ayrıca her iki charterparti içinde donatanın grev/lokavt durumunda, sanki grev ya da lokavt yokmuş gibi, charterer' a yeni yükleme ya da tahliye oranlarını sormalıdır. Aksi taktirde zaman sayımı yapılmayacaktır. Bu gibi durumlarda charterer' dan gelecek olan yanıt "grev ya da lokavt yoktur" olursa grev/lokavt olsa dahi zaman sayımı normal durumda olduğu gibi sayacaktır. Aksi durumda, yani grev/lokavt olduğu halde donatan bunu charterer' a sormadan limandan bunu ispat etme yoluna giderse zaman yine de saymayacaktır. Bu sebeple donatanın gerekli deklarasyonu yapması çok önemlidir [10, s.49].

### **3.17 SAVAŞ RİSKİ**

Gencon 76 Voywar 1950' ye göre hazırlandığı halde Gencon 94 Voywar 1983' e göre hazırlanmıştır. Gerçekte Voywar 1993 ve 2004' de revizyona uğramıştır ancak orijinal Gencon 94 charterpartide hala Voywar 1983 kullanılmaktadır [13].

- Voywar 1950' de yapılmamış olan donatan tanımı Voywar 1983' de şöyle yapılmıştır:

*"Donatan" gemi sahibini, barebot charterer' i, disponent owner' ı, yöneticileri ve geminin ve kaptanın yönetimiyle ilgili sorumlu olan tüm operatörleri içerecektir. [5]*

- Voywar 1983' de savaş riski tanımı genişletilerek 1950' deki gibi sadece anons edilmiş olan kuşatma, savaş ya da savaş tehdidi, korsanlık, düşmanlık, askeri operasyonlar, iç savaş ve devrimi içermeyecektir.

Ayrıca:

*“Gerçek ya da rapor edilmiş mayınlanmış bölgeler, düşmanca ya da kötü niyetli hareketler, tüm gemileri ya da belirli bayrak ya da donatanlara ya da belirli yük ya da mürettebata yapılan abluka ve/veya kuşatma, kaptanın ve/ veya donatanın makul olarak gemiye, yüküne, mürettebatına ya da gemide bulunan diğer bir kişiye karşı tehlikeli ya da ihtimalini değerlendirdiği herhangi bir kişi, kitle terörist ya da politik grup ya da herhangi bir bölgenin hükümetinin engellemesini de içerecektir.” [5]*

- Voywar 1950' ye göre:

*“Geminin yüklemeye başlamasından önce herhangi bir zamanda, kaptanın ve/veya donatanın makul ölçüdeki değerlendirmesi sonucu taşıma sözleşmesi veya bir kısmı etkileneceği veya gemiyi, yükü, mürettebatı veya gemideki başka bir kişinin savaş riskine maruz kalacağı görünüyorsa, donatan, bu taşıma sözleşmesini çarterer' a yazılı olarak mektup ya da telgrafla bildirerek taşıma sözleşmesini iptal edebilir” [8]*

Oysaki Voywar 1983' de;

Donatan yukarıdaki gibi bir durumla karşılaştığında çarterer' e taşıma sözleşmesini veya tehlikeli olan kısmını iptal ettiğine dair bir bildirge verebilir. Donatan ilk önce çarterer'dan bölge içerisinde güvenli bir liman belirtmesini isteyecek ve sadece çarterer bu istek kendisine ulaştıktan 48 saat içerisinde güvenli limanı belirtmezse taşıma sözleşmesini iptal edebilecektir.

Voywar 1983' de yapılan bu değişiklik ile yükünü taşıtmak isteyen çarterer' e bir çıkış yolu sunulmuştur. Aksi taktirde taşıyan, yükünü zamanında yüklemek isteyen çarterer' den sadece bu opsiyon için ek navlun isteme hakkına sahip olabilecektir.

- Voywar 1950' ye göre:

*“Kaptanın değerlendirmesi içerisinde yüke veya yükün bir kısmına , mürettebata yada gemideki herhangi başka biri ya da birilerini savaş riskine maruz kalabileceğini yüklemeye başlamadan sonra veya boşaltma tamamlanmadan önce*

*seferin herhangi bir yerinde görüyorsa maceraya atılacağı herhangi bir sefer için yüklemeye devam etme, herhangi bir liman yada bölge için konşimento imzalama ya da herhangi bir sefere veya bir kısmına gitme yada devam etme herhangi bir limana veya bölgeye gitme yada kalma zorunluluğu yoktur. Kaptan yükünü yükleme limanında tahliye edebileceği gibi; donatanın yararına bir sonraki yükünü de göz önünde bulundurarak uygun ve güvenli göreceği başka bir limana da tahliye edebilir. Her durumda donatan teslim edilen yük miktarı üzerinden navlun almaya hak kazanacaktır” [8].*

Oysaki 1983’ e göre;

*“Kaptanın ve/ veya donatanın makul değerlendirmesi içerisinde gemiye, yüke veya yükün bir kısmına, mürettebata yada gemideki herhangi başka biri ya da birilerini savaş riskine maruz kalabileceğini yüklemeye başlamadan sonra veya boşaltma tamamlanmadan önce seferin herhangi bir yerinde görüyorsa herhangi bir sefer için yüklemeye devam etme, herhangi bir liman ya da bölge için konşimento imzalama ya da herhangi bir sefere veya bir kısmına gitme yada devam etme ya da **herhangi suyolu veya kanaldan geçme** ya da herhangi bir limana veya bölgeye gitme yada kalma zorunluluğu yoktur. **Eğer böyle bir durum görülüyorsa donatan çarterer’ dan bildiri yolu ile yükün veya bir kısmının güvenli bir şekilde boşaltılabileceği bir liman belirtmesini isteyecektir, eğer çarterer bildiriye aldıktan sonra 48 saat içerisinde güvenli bir liman bildirmez ise donatan yükü yükleme limanı da dahil olmak üzere kendi opsiyonunda güvenli bir limanda tahliye edecek ve taşıma sözleşmesi tamamlanmış sayılacaktır. Böyle bir boşaltma için donatan çartererdan ekstra masrafları tahsil etme hakkı kazanacak ve eğer boşaltma limanı yükleme limanından başka bir liman olarak gerçekleşirse orijinal boşaltma limanında tahliye yapılmış gibi navlun alma hakkını kazanacak ve eğer ekstra mesafe 100 deniz milini aşarsa ekstra navlun daha önce anlaşılan navlun yüzdesinin aynısı olacak ve ekstra mesafede normal mesafeymiş gibi kabul edilecektir, donatan bu tür masraflar ve navlun için yük üzerinde haciz hakkına sahiptir.”***

*“Yükün yüklenmesine başladıktan sonra seferin herhangi bir yerinde kaptanın ve/veya donatanın makul değerlendirmesine göre gemi, yükü, mürettebatı ya da gemide bulunan diğer birisinin (kanal ve suyolu dahil olmak üzere) sözleşmede doğal ve olağan olarak kabul edilen rotanın bir yerinde savaş tehlikesine maruz*



*kalacağı görünüyorsa ve boşaltma limanı için başka bir uzun rota varsa donatan çarterera bu uzun rotanın seyredileceğine dair bildirge verecektir. Bu gibi bir durumda donatan eğer ekstra mesafe 100 deniz milini aşarsa ekstra navlun daha önce anlaşılan aynı navlun yüzdesi üzerinden alma hakkını kazanacak ve ekstra mesafede normal mesafeymiş gibi kabul edilecektir.” [5]*

Görüldüğü gibi burada da donatanın keyfi uygulamalarının önüne geçilerek çarterer’ e 48 saat içerisinde uygun bir tahliye limanı bildirme hakkı tanınmıştır. Bu açıdan Gencon 94’ de çarterer’ e tanınan inisiyatif oldukça önemlidir. Buna karşın taşıyana, bu sapmadan ve liman değişikliğinden kaynaklanan ekstra masrafları çarterer’ e rücu edebilme hakkını vererek bu konuda çıkabilecek anlaşmazlıkların önüne geçilmiştir.

Ayrıca Voywar 1983’ de taşıyan şu konularda da özgür olacaktır:

- *Bayrağını taşıdığı ülkenin ya da donatanın uymakta zorunlu olduğu kanun ülkesinin ya da gereklilik arz ettiren diğer başka bir ülke ya da emir ve talimatlarını kabul ettirecek gücü elinde bulunduran kitle veya grupların ayrılma, varma, rota, konvoy halinde seyir, çağrı limanı, durma, varma yeri, yükün boşaltılması, teslimi veya herhangi bir şeyle ilgili emir, talimat, tavsiye ya da öğütlerine uymakta;*
- *Savaş riski sigortası koşulları altında sigorta ettirmeye yetkisi olan sigortacıların emir, talimat ya da tavsiyelerine uymakta;*
- *Birleşmiş milletler güvenlik konseyinin herhangi bir kararı ya da şartı, Avrupa Birliği’ nin herhangi bir direktifi, uluslararası kural atama yetkisi olan baksa herhangi bir kitlenin efektif kararları ve donatanların şart koşulduğu uluslararası kurallara ve kendi uygulamalarının emir ve direktiflerine uymakta;*
- *Gemiye istimlak ettirebilecek yada kaçakçılık yapmakla suçlanmasına sebep olacak herhangi bir yükü herhangi bir limanda tahliye etmekte;*
- *Gözaltına alınma, hapse girme ya da herhangi bir cezai durum sebebi ile mürettebat ya da bir kısmı ya da güvertede bulunan başka kişilerin değiştirilmesi için herhangi bir limana girmekte;*

- *Yük donatan tarafından yüklenmediği ya da boşaltıldığında, bu klozun herhangi bir şartı altında, ileri ya da geri ya da zıt bir yönde olağan veya genel bir rotada kendi yararına yük yüklemede ve onu başka bir limana taşımakta [5].*

Donatan bu klozlara uyararak bir şey yapsa ya da yapmasa da deviasyon olarak kabul edilmeyecek ve taşıma sözleşmesi yerine getirilmiş olarak kabul edilecektir.

### **3.18 GENEL BUZ KLOZU**

Bu kloz yükleme ve tahliye limanı olmak üzere 2 şekilde incelenmektedir.

Yükleme Limanı: Gemi son limanından ayrılmaya hazır olduğunda ya da seferin herhangi bir yerinde ya da geminin varmasıyla ya da varmasından sonra, yükleme esnasında olmak üzere incelenmiş olup aralarında ki tek fark;

**Gencon 76' da buz klozunun ilkbahar mevsiminde uygulanmıyor olmasıdır.**

Tahliye Limanı: İlgili klozun bu bölümünde aralarında ki tek fark birinci paragraf da bulunmaktadır.

Buna göre Gencon 94' de;

*“Eğer gemi boşaltma limanına buzlanma yüzünden ulaşamıyorsa **çarterer** gemiyi, sürestaryasını ödeyerek buzlanma tehlikesi geçene kadar tutabilir ya da gemiyi güvenli ve hemen girebileceği ve yükünü buzlanma nedeniyle gecikme olmaksızın tahliye edebileceği bir limana gönderme hakkına sahiptir. Böyle bir hak kaptan ya da donatan varma limanına ulaşmanın imkansız olduğunu bildirdikten sonra 48 saat içerisinde kullanılmalıdır” [5]*

denmektedir.

**Gencon 76' ya göre bu paragraf ilkbahar sezonunda uygulanamayacak ve sürestarya çarterer değil alıcı tarafından ödenecektir denmektedir.**

### 3.19 HUKUK VE ARABULUCULUK

Bu kısım Gencon 76' da ek madde olarak bulunmasa da anlaşmazlıkların çözümü için İngiliz Hukuk' unu işaret etmektedir. Gencon 94' de ise "Hukuk Ve Arabuluculuk" klozu altında aşağıdaki şekilde yer almaktadır:

*(a) Bu çarterparti İngiliz Hukukuna göre yönetilecek ve yorumlanacaktır ve bu çarterpartiden çıkacak herhangi bir anlaşmazlık Arabuluculuk Sözleşmesi 1950 ve 1979 ya da yasaya uygun değişikliklere ya da uygulandığı zaman içersinde yeniden yasalaştırma uyarınca Londra' daki arabuluculuğa havale edilecektir. Taraflar tek bir arabulucu üzerinde anlaşamadıkları zaman her bir taraf kendi arabulucusunu atayacak ve atanan arabulucular üçüncü bir arabulucu atayacaklar ve üçünün ya da ikisinin alacağı karar nihai hüküm olacaktır. Taraflardan biri diğerinin atadığı arabulucunun atandığına dair yazılı bildirgeyi aldıktan 14 gün içerisinde kendi arabulucusunu atayacak, eğer atayamazsa atanan tek arabulucunun kararı nihai hüküm olacaktır. **Anlaşmazlıkta taraflar tarafından iddia edilen toplam miktar çarterparti' de belirtilen miktarı aşmıyor ise arabuluculuk London Maritime Arbitration Association küçük iddialar yönetmeliği uyarınca yönetilecektir.***

Bu (a) şıkkında belirtilen son cümle 94' ün 76' dan farkını ortaya koyarak belli bir miktarın altındaki anlaşmazlıklar için Londra mahkemelerinde daha kolay ve kısa sürede çözüme ulaştırılacak LMAA' yı işaret etmektedir.

*(b) Bu çarterparti United States Code ve United States Deniz Hukuku uyarınca yönetilecek ve yorumlanacak ve eğer bu çarterpartiden herhangi bir anlaşmazlık doğarsa mesele New York' daki 3 kişiye ki bunlardan birer tanesi tarafların atamış olduğu 3. kişide atanmışların tayin ettikleri kişi olacak ve bunların veya bunlardan ikisinin vereceği karar nihai hüküm olacak ve herhangi bir hükmün uygulanması istendiğinde bu mahkeme kararı ile yapılacak. Tutanaklar Society of Maritime Arbitration Inc. Kuralları uyarınca yönetilecektir. **Anlaşmazlıkta taraflar tarafından iddia edilen toplam miktar çarterparti' de yazan miktarı aşmıyor ise arabuluculuk Shortened Arbitration***

*Procedure of The Society of Maritime Arbitrators yönetmeliği uyarınca yönetilecektir.*

Anlaşmazlıkların Birleşik Devletler Deniz Hukuku gereği çözümlenmesi gerekiyorsa ki çarterpartide ilgili kutucukta belirtilmiş olması gereklidir. Daha açık şekilde (d) şıkında belirtilmektedir.

*(c) Bu çarterparti' nin dışında gelişecek olan herhangi bir anlaşmazlık, prosedürün uygulanabilmesi koşulu ile belirtilen arabuluculuk yerine havale edilecektir. Belirtilen yerin hukuku bu çarterparti' yi yönetecektir.*

*(d) Eğer çarterpartinin birinci kısmındaki ilgili bölümde anlaşmazlıkların çözüleceği mahkemeler belirtilmemiş ise bu klozun (a) şıkkı kabul edilecektir. (a), (b), ve (c) alternatiflerdir. Bu kısımda anlaşmaya varılan şık belirtilir. Bu kısımda hiçbir şey belirtilmediğinde bu koşul hükümsüz olacak fakat bu klozun diğer koşulları tüm gücüne sahip olacak ve uygulamada kalacaktır.*

#### **4. UYGULAMADA KARŞILAŞILABİLECEK PROBLEMLER VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ**

Gencon charterparti, sefer sözleşmeler arasında en çok kullanılan charterparti türüdür. Her ne kadar genelde Gencon 76 charterparti' lerin yerini Gencon 94 almış olsa da donatanın bu charterpartiler arasındaki farkları çok iyi bilmemesinden dolayı suiistimale açık bazı maddeleri charterer' in kendi lehine kullanmak istemesinden dolayı zaman zaman charterer tarafından talep edilebilmektedir. Bu bakımdan aralarında ki önemli farklılıklara vakıf olmak yapılan bağlantı sonrası dönüşü olmayan sorunları engelleyecektir. Öte yandan hangi charterparti olursa olsun geçmişten bugüne geline değişimin anlaşılması bakımından da oldukça önemlidir. Bu bakımdan aşağıdaki hususlara özellikle dikkat edilmesi gereklidir.

- Geminin önceki seferi ya da seferleri bağlantı yapılırken belirtilmelidir. Gencon 76' da bu kısım donatan lehine açık bırakılmıştır
- Navlun ödemesi Gencon 76' ya göre yükün tesliminde yapılacağı belirtilmektedir. Serbest piyasa koşulları düşünüldüğünde charterer' e bu konuda güveni de maalesef azaltmaktadır. Özellikle referansı alınmamış charterer tarafından offshore firmalar vasıtasıyla donatan, suiistimal edilebilmektedir. Diğer taraftan ağırlaşan denizcilik kuralları, sürekli artan yakıt fiyatları ve liman ücretleri sebebiyle donatan gemisini finans etmekte zorlanabilecektir
- Gencon 76 kullanılacaksa yükleme ve tahliye masraflarının kimin hesabına olduğu çok açık belirtilmelidir. Aksi takdirde 2 ton üzerindeki yüklerde gemi vincinin kullanılarak tahliye edilmesi istenebilir ve hatta gemisini vinçli olarak bağlamış olan donatanın vinçlerinin arıza yapması neticesinde oluşacak bekleme ve diğer masrafları charterer donatandan talep edebilir. Ayrıca haplama (trimming) masraflarını donatan karşılamak zorunda kalacağı

gibi; istiflemenin iyi yapılamamış olmasından dolayı çarterer ile davalık olma (claim) riski de ortaya çıkabilecektir

- Gencon 94' da çok açık şekilde hazırlık mektubu verildikten sonra herhangi bir zamanda geminin yüklemeye hazır olmadığı anlaşılırsa hazırlık mektubunun geçerli sayılacağı ancak gemi yüklemeye hazır olana kadar geçen zamanın kesintiye uğrayacağı belirtilmiştir. Oysaki Gencon 76' da bu durum açıkça belirtilmemiş olduğundan yeni verilecek hazırlık mektubu zaman sayımını yeniden başlatarak önceki zaman sayımını geçersiz kılacaktır.
- Gencon 76 kullanılacaksa, taşıyanın yararına aşağıdaki madde çarterparti' ye eklenmelidir ki geminin çarterer tarafından yapılan sörveyleri sonrasında kabul edilmeme riskine karşı geminin o zamana kadar ki beklemleri iptal edilmemiş olsun

*“If, after inspection, the Vessel is found not to be ready in all respects to load/discharge time lost after the discovery thereof until the Vessel is again ready to load/discharge shall not count as laytime” [5].*

- Şayet Gencon 76 kullanılacaksa, donatanın yararına Gencon 94' de 6(c) klozu 109-114 satırları arasındaki pasaj çarterpartiye eklenmelidir ki liman sıkışıklığı durumunda donatan hazırlık mektubunu limana varışına müteakip limanın açılmasını beklemeden verebilsin. Özellikle kanal geçişleri olan limanlarda bu tür sorunlarla karşılaşılabilir.

*“If the loading/discharging berth is not available on the Vessel's arrival at or off the port of loading/discharging, the Vessel shall be entitled to give notice of readiness within ordinary office hours on arrival there, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. Laytime or time on demurrage shall then count as if she were in berth and in all respects ready for loading/discharging provided that the master warrants that she is in fact ready in all respects” [5].*

- Gencon 76' ya göre yapılan bağlantılarda sürestaryasını yükleme ve tahliyesi bitmeden önce talep edemez. Özellikle yükleme limanında uzun beklemler sebebiyle zamanında alınamayan sürestarya donatanı zor durumda bırakabilir. Diğer taraftan, tahliyesi bitmiş gemi donatanının sürestaryasını zamanında ve

eksiksiz alabilmesi de çoğu zaman mümkün olmamaktadır. Oysa tahliyesi henüz tamamlanmamış gemi yükleme limanı sürestaryasını yük üzerindeki hakkını gerekçe göstererek kolaylıkla alabilecektir. Donatanın hukuki olarak hakları saklı olsa da; pratikte ve genelde ne donatan ne de charterer uzun soluklu ve yorucu bir süreç olan hukuki yola girmek için anlaşma yoluna gitmeyi seçmektedirler

- Gencon 76' ya göre donatan, "alıkoyma" (detention) durumunda yükün üzerinde haciz hakkına sahipken 94' de böyle bir hakkı yoktur. Dolayısıyla charterer bu konuda dikkatli olmalıdır
- Gencon 76' ya göre gemisini bağlayan donatan kançello gününü kaçırırsa; charterer iptal ya da yeni kançello günü tayinini gemi yükleme limanının 24 saat yakınına gelene kadar bildirmeme hakkına sahiptir. Donatanın bu klozu kendi lehine yumuşatarak, hatta mümkünse 3.9' da tavsiye edilen şekilde bağlantısını yapması taşıyanı bu gibi durumlarda koruyacaktır
- Gencon 76' da navlunun yüzde 98' inin yükleme limanında peşinen ödeneceği belirtilmekte olup günümüzün global dünyasında charterer' in olduğu kadar donatanın da aleyhine olabilecek bir durumdur
- Gencon 76' da bulunmayıp Gencon 94' e girmiş olan "iki tarafın kusuru ile çatma klozu" taşıyanın teknik kusur deffini sağladığından taşıyanın (donatanın) yararına önemli bir maddedir. Her ne kadar Congen Bill konşimentolarda yazıyor olsa da farklı tip konşimento kullanılacaksa Gencon 76 charterpartie konulması taşıyanı bu gibi durumlarda koruyacaktır
- Buz klozu Gencon 76' da ilkbaharda uygulanmaz. Böyle bir riskin olduğu durumlarda bu cümle donatanı zor durumda bırakabilir
- Gencon 76 kullanılacaksa, çok büyük olmayan meblağlardaki (bu meblağın limiti charterpartide de belirtilebilir) anlaşmazlıkların çözümü için London Maritime Arbitration Association (LMAA) küçük iddialar yönetmeliğinin kullanılma şartının koyulması sorunun çözüme ulaştırılmasını kısa süre ve az masrafla sağlayacaktır.

Tüm bu bilgiler ışığında, gerek Gencon 76 gerekse de Gencon 94 charterpartiler yapılırken donatan ya da charterer' i koruyucu mahiyette ek maddeler her zaman gözetilmelidir. Bu koruyucu ek maddelerin, yüke, çalışılan bölgeye, limanlara, zamana ve hatta geminin tipine göre dahi değişebileceği unutulmamalı ve tüm bu faktörler birlikte değerlendirilmelidir. İyi bir değerlendirme ve lehe bir sözleşme için charterparti klozlarının çok iyi biliniyor olması kaçınılmazdır.



## KAYNAKLAR

- [1] **İlgin, S.**, 1998, Çarter ve Hukuku İstanbul
- [2] **Çağa, T.**, 2001, Deniz Ticaret Hukuku II Navlun Sözleşmesi İstanbul
- [3] **Tekil F.**, 1988, Deniz Hukuku
- [4] **Url-1 <https://www.bimco.org>**, 2009, The Baltic And International Maritime Council
- [5] **Gencon 1994**, The Baltic and International Maritime Council Uniform General Charter, Copenhagen.
- [6] **Okay S.**, Deniz Ticaret Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları 1999
- [7] **GMD Gemi Kiralama Ve Ticaret A.Ş. ARŞİV**, 2009
- [8] **Gencon 1976**, The Baltic and International Maritime Council Uniform General Charter, Copenhagen.
- [9] **Tekil F.**, Navlun Mukaveleleri 1973 İstanbul
- [10] **Zwarte E. D**, Arklow, Co.Wicklow, 2007 Ireland
- [11] Lloyds Law Reports Vol. 2 1991
- [12] **Okay S.**, Deniz Ticaret Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları 1943-1961
- [13] **BIMCO Special Circular**, 2004 Aralık - No 5
- [14] **ULGENER F.**, 2000, Çarter Sözleşmeleri
- [15] **Gürsoy A.**, 2005, Sefer Çarter Sözleşmeleri ve Uygulamada Görülen Problemlerin Çözümü
- [16] **Algantürk Light D.**, 2004, York Anvers Kuralları
- [17] **Ivamy E.R. H.**, 1979, Case Book On Carriage By Sea, Lloyd's Of London Press Ltd
- [18] **Lloyd's Law Reports 2001**

[19] **Türk Ticaret Kanunu**


[20] **Baş M.**, Deniz Ticaret ve Deyimleri Sözlüğü ve Kısaltmaları

[21] **ADMIRALTY & MARITIME LAW GUIDE**, International Conventions

[22] **Cooke, J., Young, T., Taylor, A., Kimball, J. D., Martowski, d., Lambert, L.**  
1993, Voyage Charters, Lloyd's of Press Ltd. London

# EK 1

Adopted by  
 the Documentary Committee of the General  
 Council of British Shipping, London  
 and the Documentary Committee of the Japan  
 Shipping Exchange, Inc., Tokyo

1. Shipbrokers		<b>RECOMMENDED</b> <b>THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE</b> <b>UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922 AND 1976)</b> <b>INCLUDING "F.I.O." ALTERNATIVE, ETC.</b> <b>(To be used for trades for which no approved form is in force)</b> <b>CODE NAME: "GENCON"</b>	 <b>Part I</b>
2. Place and date		3. Owners/Place of business (Cl. 1)	
4. Charterers/Place of business (Cl. 1)		5. Vessel's name (Cl. 1)	
6. GRT/NRT (Cl. 1)		7. Deadweight cargo carrying capacity in tons(abt) (Cl. 1)	
8. Present position (Cl. 1)		9. Expected ready to load (abt) (Cl. 1)	
10. Loading port or place (Cl. 1)		11. Discharging port or place (Cl. 1)	
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)			
13. Freight rate (also state if payable on delivered or intaken quantity) (Cl. 1)		14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)	
15. Loading and discharging costs (state alternative (a) or (b) of Cl. 5 also indicate if vessel is gearless		16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. Is agreed, fill in a) and b). if total laytime for load. and disch. fill in c) only) (Cl. 6)	
		a) Laytime for loading	
17. Shippers (state name and address) (Cl. 6)		b) Laytime for discharging	
		c) Total laytime for loading and discharging	
18. Demurrage rate (loading and discharging) (Cl. 7)		19. Cancelling date (Cl. 10)	
20. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 14)			
21. 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)
--------------------	------------------------

Copyright, published by the Baltic  
 and International Maritime  
 Conference (BIMCO), Copenhagen

**PART II**  
**“Gencon” Charter (As Revised 1922 and 1976)**  
Including “F.I.O.” Alternative, etc.

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the steamer or motor-vessel named in Box 5, of the gross/nett Register tons indicated in Box 6 and carrying about the number of tons of deadweight cargo stated in Box 7, now in position as stated in Box 4 and expected ready to load under this Charter about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as Charterers in Box 4 that: The said vessel shall proceed to the loading port or place stated in Box 10 or so near there to as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at Charterers' risk) as stated in Box 12 (Charterers to provide all mats and/or wood for dunnage and any separations required, the Owners allowing the use of any dunnage wood on board if required) which the Charterers bind themselves to ship and being so loaded the vessel shall proceed to the discharging port or place stated in Box 11 as ordered on signing Bill of Lading or so near thereto as she may safely get and lie always afloat and there deliver the cargo on being paid freight on delivered or intaken quantity as indicated in Box 13 at the rate stated in Box 13.	1 2 3 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20	<b>6.Laytime</b> * <i>(a) Separate laytime for loading and discharging</i> The cargo shall be loaded within the number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count. The cargo shall be discharged within the number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count. * <i>(b) Total laytime for loading and discharging</i> The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count. * <i>(c) Commencement of laytime (loading and discharging)</i> Laytime for loading and discharging shall commence at 1 p.m. if Notice of readiness is given before noon, and at 6 a.m. next working day if notice given during office hours after noon. Notice at loading port to be given to the Shippers named in Box 17. Time actually used before commencement of laytime shall count. Time lost in waiting for berth to count as loading or discharging time, as the case may be. * <i>indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.</i>	79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100
<b>2. Owners' Responsibility Clause</b> Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by the improper or negligent stowage of the goods (unless stowage performed by Shippers/Charterers or their stevedores or servants) or by personal want of due diligence on the Part of the Owners or their Manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied or by the personal act or default of the Owners or their Manager. And the Owners are responsible for no loss or damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Captain or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this clause, be responsible, or from unseaworthiness of the vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever. Damage caused by contact with or leakage, smell or evaporation from other goods or by the inflammable or explosive nature or insufficient package of other goods not to be considered as caused by improper or negligent stowage, even if in fact so caused.	21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40	<b>7.Demurrage</b> Ten running days on demurrage at the rate stated in Box 18 per day or pro rata for any part of a day, payable day by day, to be allowed Merchants altogether at ports of loading and discharging.	101 102 103 104
<b>3.Deviation Clause</b> The vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.	41 42 43 44 45	<b>8.Lien Clause</b> Owners shall have a lien on the cargo for freight, deadfreight demurrage and damages for detention. Charterers shall remain responsible for dead-freight and demurrage (including damages for detention), incurred at port of loading. Charterers shall also remain responsible for freight and demurrage (including damages for detention) incurred at port of discharge, but only to such extent as the Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the cargo.	105 106 107 108 109 110 111 112 113
<b>4. Payment of Freight</b> The freight to be paid in the manner prescribed in Box 14 in cash without discount on delivery of the cargo at mean rate of exchange ruling on day or days of payment, the receivers of the cargo being bound to pay freight on account during delivery, if required by Captain or Owners. Cash for vessel's ordinary disbursements at port of loading to be advanced by Charterers if required at highest current rate of exchange subject to two per cent. To cover insurance and other expenses.	46 47 48 49 50 51 52 53 54 55	<b>9. Bills of Lading</b> The Captain to sign Bills of Lading at such rate of freight as presented without prejudice to this Charterparty, but should the freight by Bills of Lading amount to less than the total chartered freight the difference to be paid to the Captain in cash on signing Bills of Lading	114 115 116 117 118
<b>5. Loading/Discharging Costs</b> * <i>(a) Gross Terms</i> The cargo to be brought alongside in such a manner as to enable vessel to take the goods with her own tackle. Charterers to procure and pay the necessary men on shore or on board the lighters to do the work there, vessel only heaving the cargo on board. If the loading takes place by elevator, cargo to be put free in vessel's holds, Owners only paying trimming expenses. Any pieces and/or packages of cargo over two tons weight, shall be loaded, stowed and discharged by Charterers at their risk and expense. The cargo to be received by Merchants at their risk and expense. Alongside the vessel not beyond the reach of her tackle. * <i>(b) F.i.o. and free stowed/trimmed</i> The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and or trimmed and taken from the holds and discharged by the Charterers or their Agents, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners/ The Owners shall provide winches, motive power and winchmen from the Crew if requested and permitted; if not, the Charterers shall provide and pay for winchmen from shore and/or cranes, if any (This provision shall not apply if vessel is gearless and stated as such in Box 15).	46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78	<b>10.Cancelling Clause</b> Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) on or before the date indicated in Box 19, Charterers have the option of cancelling this contract, such option to be declared, if demanded, at least 48 hours before vessel's expected arrival at port of loading. Should the vessel be delayed on account of average or otherwise, Charterers to be informed as soon as possible, and if the vessel is delayed for more than 10 days after the day she is stated to be expected ready to load. Charterers have the option of cancelling this contract, unless a cancelling date has been agreed upon.	120 121 122 123 124 125 126 127 128 129
		<b>11.General Average</b> General average to be settled according to York-Antwerp Rules 1974, Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see clause 2).	130 131 132 133 134
		<b>12.Indemnity</b> Indemnity for non-performance of this Charterparty, proved damages, not exceeding estimated amount of freight.	135 136 137
		<b>13.Agency</b> In every case the Owners shall appoint his own Broker or Agent both at the port of loading and the port of discharge.	138 139 140
		<b>14.Brokerage</b> A brokerage commission at the rate stated in Box 20 on the freight earned is due to the party mentioned in Box 20. In case of non-execution at least 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight and dead-freight to be paid by the Owners to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be mutually agreed	141 142 143 144 145 146 147
* <i>indicate alternative (a) or (b), as agreed, in Box 15.</i>	78		

**PART II**  
**“Gencon” Charter (As Revised 1922 and 1976)**  
Including “F.I.O.” Alternative, etc.

**15. GENERAL STRIKE CLAUSE**

Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfillment of any obligations under this contract.

If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo or any part of it, when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, Captain or Owners may ask Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, Owners shall have the option of cancelling this contract. If part cargo has already been loaded, Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.

If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo on or after vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging, or of ordering the vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charterparty and of the Bills of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

**16. War Risks (“Voymar 1950”)**

- (1) In these clauses “War Risks” shall include any blockade or any action which is announced as blockade by any Government or by any belligerent or by any organized body, sabotage, piracy, and any actual or threatened war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotion, or revolution.
- (2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that performance of the contract will subject the Vessel or her Master and crew or her cargo to war risks at any stage of the adventure, the Owners shall be entitled by letter or telegram despatched to the Charterers, to cancel this Charter.
- (3) The Master shall not be required to load cargo or to continue loading or to proceed on or to sign Bill(s) of Lading for any adventure on which or any port at which it appears that the Vessel, her Master and crew or her cargo will be subjected to war risks. In the event of the exercise by the Master of his right under this Clause after part or full cargo has been loaded, the Master shall be at liberty either to discharge such cargo at the loading port or to proceed therewith. In the latter case the Vessel shall have liberty to carry other cargo for Owners' benefit and accordingly to proceed to and load or discharge such other cargo at any other port or ports whatsoever, backwards or forwards, although in a contrary direction to or out of or beyond the ordinary route. In the event of the Master electing to proceed with part cargo under this Clause freight shall in any case be payable on the quantity delivered.
- (4) If at the time the Master elects to proceed with part or full cargo under Clause 3, or after the Vessel has left the loading port, or the last of the loading ports, if more than one, it appears that further performance of the contract will subject the Vessel, her Master and crew or her cargo, to war risks, the cargo shall be discharged, or, if the discharge has been commenced shall be completed, at any safe port in vicinity of the port of discharge as may be ordered by the Charterers. If no such orders shall be received from the Charterers within 48 hours after the Owners have despatched a request by Telegram to the Charterers for the nomination of a substitute discharging port, the Owners shall be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they may, in their discretion, decide on and such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract of affreightment. In the event of cargo being discharged at any such other port, the Owners shall be entitled to freight as if the discharge had been effected at the port or ports named in Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.
- (5) (a) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to loading, departure, arrival, routes ports of call, stoppages, destination, zones, waters, discharge, delivery or in any other wise whatsoever (including any direction or recommendation not to go to the port of destination or to delay proceeding

thereto or to proceed to some other port) given by any Government or by any belligerent or by any organized body engaged in civil war, hostilities or warlike operations or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any Government or belligerent or of any such organized body or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel, the right to give any such directions or recommendations. If, by reason of or in compliance with any such direction or recommendation, anything is done or is not done, such shall not be deemed a deviation.

(b) If, by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, the Vessel does not proceed to the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which she may have been ordered pursuant thereto, the Vessel may proceed to any port as directed or recommended or to any safe port which the Owners in their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.

(6) All extra expenses (including insurance costs) involved in discharging cargo at the loading port or in reaching or discharging the cargo at any port as provided in Clauses 4 and 5 (b) hereof shall be paid by the Charterers and/or cargo owners, and the Owners shall have a lien on the cargo for all moneys due under these Clauses.

**17. GENERAL ICE CLAUSE**

*Port of loading*

(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on vessel's arrival or in case frost sets in after vessel's arrival, the Captain for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter shall be null and void.

(b) If during loading the Captain, for fear of vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completion cargo for Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charter to be forwarded to destination at vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Receivers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum) all other conditions as per Charter.

(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Captain or Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section (b) or to declare the Charter null and void unless Charterers agree to load full cargo at the open port.

(d) This Ice Clause not to apply in the Spring.

*Port of discharge*

(a) Should ice (except in the Spring) prevent vessel from reaching port of discharge Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage, or of ordering the vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the impossibility of reaching port of destination.

(b) If during discharging the Captain for fear of vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge.

(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

**EK 2**



1. Shipbrokers	<b>RECOMMENDED</b> <b>THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL</b> <b>UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 and 1994)</b> <b>(To be used for traders for which no specially approved form is in force)</b> <b>CODE NAME: "GENCON", Part 1</b>	
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	2. Place and date	
5. Vessel's name (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)	
7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1)	6. GRT/NRT (Cl. 1)	
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)	
10. Loading port or place (Cl.1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)	
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo" (Cl. 1)		
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)	
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. And disch., fill in c) only) (Cl. 6)	
17. Shippers/Place of business (Cl. 6)	(a) Laytime for loading	
18. Agents (loading) (Cl. 6)	(b) Laytime for discharging	
19. Agents (discharging) (Cl.6)	(c) Total laytime for loading and discharging	
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Cancelling date (Cl. 9)	
	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)	
23. Freight Tax (state if for Owners' account (Cl. 13 (c))	24 Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)	
25. Law and Arbitration (state 19(a), 19(b) or 19(c) of Cl. 19; if 19(c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19(a) shall apply) (Cl. 19)		
(a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)	26. 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 Party 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

### "Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of Vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in Box 6 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charterers in Box 4 that:	1 2 3 4 5 6	The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores. Such damage shall be notified as soon as reasonably possible by the Master to the Charterers or their agents and to their Stevedores, failing which the Charterers shall not be held responsible. The Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgement of liability. The Charterers are obliged to repair any stevedore damage prior to completion of the voyage, but must repair stevedore damage affecting the Vessel's seaworthiness or class before the Vessel sails from the port where such damage was caused or found. All additional expenses incurred shall be for the account of the Charterers and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.	77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88
<b>2. Owners' Responsibility Clause</b>	15	<b>6. Laytime</b>	89
The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager.	16 17 18 19 20 21	* (a) <i>Separate laytime for loading and discharging</i>	90
And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.	22 23 24 25 26 27	The cargo shall be loaded within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.	91 92 93
<b>3. Deviation Clause</b>	28	The cargo shall be discharged within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.	94 95 96
The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist Vessels in all situations and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.	29 30 31	* b) <i>Total laytime for loading and discharging</i>	97
<b>4. Payment of Freight</b>	32	The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.	98 99 100
(a) The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo.	33 34	* c) <i>Commencement of laytime (loading and discharging)</i>	101
(b) <i>Prepaid.</i> If according to Box 13 freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable. Vessel and/or cargo lost or not lost. Neither the Owners nor their agents shall be required to sign or endorse bills of lading showing freight prepaid unless the freight due to the Owners has actually been paid.	35 36 37 38 39	Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours if notice of Readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of readiness at loading port to be given to the Shippers named in Box 17 or if not named to the Charterers or their agents named in Box 18. Notice of readiness at the discharging port to be given to the Receivers or, if not known, to the Charterers or their agents named in Box 19.	102 103 104 105 106 107 108
(c) <i>On delivery.</i> If according to Box 13 freight, or part thereof, is payable at destination it shall not be deemed earned until the cargo is thus delivered. Notwithstanding the provisions under(a), if freight or part thereof is payable on Delivery of the cargo the Charterers shall have the option of paying the freight on delivered weight / quantity provided such option is declared before breaking bulk and the weight / quantity can be ascertained by official weighing machine, joint draft survey or tally.	40 41 42 43 44 45 46	If the loading/discharging berth is not available on the Vessel's arrival at or off the port of loading/discharging, the Vessel shall be entitled to give notice of readiness within ordinary office hours on arrival there, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. Laytime or time on demurrage shall then count as if she were in berth and in all respects ready for loading/discharging provided that the Master warrants that she is in fact ready in all respects. Time used in moving from the place of waiting to the loading/discharging berth shall not count as laytime.	109 110 111 112 113 114 115 116
Cash for Vessel's ordinary disbursements at the poll of loading to be advanced by the Charterers, if required, at highest current rate of exchange, subject to two (2) per cent to cover insurance and other expenses.	47 48 49	If, after inspection, the Vessel is found not to be ready in all respects to load/dischARGE time lost after the discovery thereof until the Vessel is again ready to load/dischARGE shall not count as laytime.	117 118 119
<b>5. Loading/Discharging</b>	50	Time used before commencement of laytime shall count.	120
(a) <i>Costs/Risks</i>	51	* <i>Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.</i>	121
The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed, tallied, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Charterers shall provide and lay all dunnage material as required for the proper stowage and protection of the cargo on board, the Owners allowing the use of all dunnage available on board. The Charterers shall be responsible for and pay the cost of removing their dunnage after discharge of the cargo under this Charter Party and time to count until dunnage has been removed.	52 53 54 55 56 57 58 59	<b>7. Demurrage</b>	122
(b) <i>Cargo Handling Gear</i>	60	Demurrage at the loading and discharging port is payable by the Charterers at the rate stated in Box 20 in the manner stated in Box 20 per day or pro rata for any part of a day. Demurrage shall fall due day by day and shall be payable upon receipt of the Owners' Invoice.	123 124 125 126
Unless the Vessel is gearless or unless it has been agreed between the parties that the Vessel's gear shall not be used and stated as such in Box 15, the Owners shall throughout the duration of loading/discharging give free use of the Vessel's cargo handling gear and of sufficient motive power to operate all such cargo handling gear. All such equipment to be in good working order. Unless caused by negligence of the stevedores, time lost by breakdown of the Vessel's cargo handling gear or motive power - pro rata the total number of cranes / winches required at that time for the loading / discharging of cargo under this Charter Party - shall not count as laytime or time on demurrage. On request the Owners shall provide free of charge cranesmen/winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless local regulations prohibit this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the Charterers. Cranesmen / winchmen than be under the Charterers' risk and responsibility and as stevedores to be deemed as their servants but shall always work under the supervision of the Master.	61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75	In the event the demurrage is not paid in accordance with the above, the Owners shall give the Charterers 96 running hours written notice to rectify the failure. If the demurrage is not paid at the expiration of this time limit and if the vessel is in or at the loading port, the Owners are entitled at any time to terminate the Charter Party and claim damages for any losses caused thereby.	127 128 129 130 131
(c) <i>Stevedore Damage</i>	76	<b>8. Lien Clause</b>	132
		The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.	133 134 135 136
		<b>9. Cancelling Clause</b>	137
		(a) Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.	138 139 140
		(b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date. Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours after the receipt of the Owners' notice. If the Charterers do not exercise their option of cancelling, then this Charter Party shall be deemed to be amended such that the seventh day after the new readiness date stated in the Owners' notification to the Charterers shall be the new cancelling date. The provisions of sub-clause (b) of this Clause shall operate only once, and in case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of	141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152

**PART II**  
**"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)**

cancelling the Charter Party as per sub-clause (a) of this Clause.	153	paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter Party and of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.	232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243
<b>10. Bills of Lading</b>	154		
Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the "Congenbill" Bill of Lading form, Edition 1994, without prejudice to this Charter Party or by the Owners' agents provided written authority has been given by Owners to the agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Party.	155 156 157 158 159 160 161 162 163		
<b>11. Both-to-Blame Collision Clause</b>	164	(c) Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs reverting or affecting the actual loading or discharging of the cargo.	244 245 246
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 Owners in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo 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 the Owners. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.	165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177		
<b>12. General Average and New Jason Clause</b>	178	<b>17. War Risks ("Voywar 1993")</b>	247
General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box 22 according to York - Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification thereof. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see Clause 2).	179 180 181 182 183	(1) For the purpose of this Clause, the words:	248
If General Average is to be adjusted in accordance with the law and practice of the United States of America, the following Clause shall apply: "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 consequence of which, the Owners are not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Owners in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that maybe made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred-in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Owners salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Owners, or their 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 cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Owners before delivery".	184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198	(a) The "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	249 250 251
<b>13. Taxes and Dues</b>	199	(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.	252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262
(a) <i>On Vessel</i> - The Owners shall pay all dues, charges and taxes customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.	200 201	(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 onboard 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.	263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278
(b) <i>On cargo</i> - The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes customarily levied on the cargo, howsoever the amount thereof may be assessed.	202 203 204	(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.	279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301
(c) <i>On freight</i> - Unless otherwise agreed in Box 23, taxes levied on the freight shall be paid for the Charterers' account.	205 206	(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	302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312
<b>14. Agency</b>	207		
In every case the Owners shall appoint their own Agent both at the port of loading and the port of discharge.	208 209		
<b>15. Brokerage</b>	210		
A brokerage commission at the rate stated in Box 24 on the freight, dead-freight and demurrage earned is due to the party mentioned in Box 24.	211 212		
In case of non-execution 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight to be paid by the party responsible for such non-execution to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be agreed.	213 214 215 216		
<b>16. General Strike Clause</b>	217		
(a) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless the Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party. If part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.	217 218 219 220 221 222 223 224 225 227		
(b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against	228 229 230 231		



**PART II**  
**"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)**

route.	313	agree to load full cargo at the open port.	365
(5)The Vessel shall have liberty:-	314	<i>Port of discharge</i>	366
(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;	315 316 317 318 319 320 321	(a) Should ice prevent the Vessel from reaching port of discharge the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage or of ordering the Vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the impossibility of reaching port of destination.	367 368 369 370 371 372 373
(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 risk insurance;	322 323 324	(b) If during discharging the Master for fear of the Vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge.	374 375 376
(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;	325 326 327 328 329 330	(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.	377 378 379 380 381
(d) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;	331 332	<b>19. Law and Arbitration</b> * (a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force.	382 383 384 385 386
(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;	333 334 335	Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of them, shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall be final.	387 388 389 390 391 392 393
(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.	336 337 338 339 340	For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association.	394 395 396 397
(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.	341 342 343 344	* (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 should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute 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 purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc..	398 399 400 401 402 403 404 405 406
<b>18. General Ice Clause</b>	345	For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc..	407 408 409 410
<i>Port of loading</i>	346		
(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on the Vessel's arrival or in case frost sets in after the Vessel's arrival, the Master for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter Party shall be null and void.	347 348 349 350 351		411 412 413
(b) If during loading the Master, for fear of the Vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for the Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charter Party to be forwarded to destination at the Vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Charterers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per this Charter Party.	352 353 354 355 356 357 358 359 360		414 415 416 417
(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Master or the Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section (b) or to declare the Charter Party null and void unless the Charterers	361 362 363 364		



## **ÖZ GEÇMİŞ**

12.10.1976 tarihinde İstanbul’ da doğdu. İlk ve orta öğrenimini İstanbul’da bitirdikten sonra 1994 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Bilimleri Fakültesini kazandı. 1997’ de stajyerliğini Aygaz’ da tamamladı ve 1998’de bitirme ödevini “LPG ve LNG Yük Operasyonları” üzerine hazırladı. Aynı yıl okulu bitirip ehliyetini aldı ve gemilerde güverte zabiti olarak çalışmaya başladı. Buarada askerliğini tamamladıktan sonra 2001 yılında İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı’ nda yüksek lisans eğitimine başladı. 1998 – 2000, 2001-2003 yılları arasında konteyner, Ro-Ro, kimyasal tanker ve kuru yük gibi çeşitli tip gemilerde güverte zabiti ve birinci zabıt olarak çalıştı. 2003 yılında chartering yapmak için Sevgi Nar Şen ile birlikte Solar Denizcilik ve Gemi Kiralama Şirketini kurdu ama 2004 yılında değişen piyasa koşulları sebebiyle ayrılmak zorunda kaldı. 2008 yılına kadar türk ve yabancı ortaklı çeşitli firmalarda atanmış kişi ve güverte enspektörü olarak çalıştı. Halen 2008’ de çalışmaya başladığı GMD Denizcilik Ve Ticaret Anonim Şirketi’ nde chartering alanında kariyerini sürdürmektedir.